IX kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 61)**

z dnia 28 września 2021 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 61)

28 września 2021 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (KP)**, przewodniczącego Komisji, oraz posła **Arkadiusza Marchewki (KO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat sytuacji ekonomicznej stoczni morskich zależnych od Skarbu Państwa, ze szczególnym uwzględnieniem efektów restrukturyzacji Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. w Szczecinie oraz stoczni nadzorowanych przez Ministra Aktywów Państwowych (wyniki finansowe, plany restrukturyzacji).

W posiedzeniu udział wzięli: **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Paweł Sobczyk** dyrektor Departamentu Nadzoru III Ministerstwa Aktywów Państwowych, **Piotr Czajkowski** naczelnik Wydziału Nadzoru w Departamencie Instrumentów Rozwojowych Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, **Franciszek Witkowski** doradca techniczny w Departamencie Rolnictwa i Rozwoju Wsi Najwyższej Izby Kontroli, **Maria Skubniewska** prezes Funduszu Rozwoju Spółek S.A., **Małgorzata Baczyńska** dyrektor do spraw stoczniowych w Grupie Przemysłowej Baltic sp. z o.o., **Przemysław Romaszkiewicz** dyrektor Biura Projektów Morskich Polskiej Grupy Zbrojeniowej S.A., **Marek Opowicz** prezes zarządu Stoczni Szczecińskiej „Wulkan" sp. z o.o., **Amarendra Roy** członek zarządu do spraw handlowych oraz **Artur Trzeciakowski** dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. w Szczecinie, **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, **Roman Drywa i Tadeusz Szymelfenig** członkowie prezydium Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność", **Krzysztof Dośla** przewodniczący Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność", **Sławomir Bała** przewodniczący Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Grupy Stoczni Gdańsk S.A., **Tadeusz Mirkiewicz** przewodniczący Związku Zawodowego Sektora Obronnego w Stoczni Wojennej PGZ Gdynia sp. z o.o., **Marian Jeziorski** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej w Stoczni Remontowej „Nauta" S.A. w Gdyni, **Włodzimierz Wiśniewski** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej w Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. w Szczecinie.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Drodzy państwu. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Witam państwa posłów. Witam pana ministra Grzegorza Witkowskiego. Witam pozostałych gości. Stwierdzam kworum.

W porządku dziennym posiedzenia mamy rozpatrzenie informacji na temat sytuacji ekonomicznej stoczni morskich zależnych od Skarbu Państwa, ze szczególnym uwzględnieniem efektów restrukturyzacji Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" w Szczecinie oraz stoczni nadzorowanych przez Ministra Aktywów Państwowych (wyniki finansowe, plany restrukturyzacji). Jeżeli nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że Komisja przyjmuje zaproponowany porządek dzienny. Nie słyszę sprzeciwu.

W związku z tym bardzo proszę pana ministra Witkowskiego o zreferowanie tematu.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Grzegorz Witkowski:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, witam. Dziękuję za zaproszenie na posiedzenie Komisji. Temat jest taki, jak powiedział pan przewodniczący, więc przechodzę do referowania materiału. Może zacznę od uwagi, że w grupie nadzorowanych przez Ministerstwo Infrastruktury spółek są Morska Stocznia Remontowa „Gryfia" oraz morska Stocznia Szczecińska „Wulkan".

Jeżeli chodzi o Morską Stocznię Remontową „Gryfia", spółka jest w trakcie realizacji planu modernizacji, którego główne założenia obejmują: dostosowanie potencjału dokowego do otoczenia rynkowego, koncentrację działalności w jednej lokalizacji, inwestycje modernizacyjno-rozwojowe oraz poprawę efektywności zasobów, którymi dysponujemy. W ramach realizacji planu modernizacji podpisano kontrakt na budowę nowego doku. W ubiegłym tygodniu rozpoczęto cięcie stali pod tę inwestycję. Podpisano też umowę leasingową na finansowanie doku, podpisano przedwstępną umowę oraz warunkową umowę przeniesienia prawa użytkowania wieczystego nieruchomości gruntowych i sprzedaży prawa własności zabudowy nieruchomości położonych w Świnoujściu oraz przeniesiono i po przeprowadzeniu niezbędnych prac modernizacyjnych posadowiono dok nr 7 w zakładzie w Szczecinie. W ramach dostosowania potencjału wytwórczego do wymagań rynkowych prowadzony jest proces zbywania zbędnego majątku. Wdrożono również system wynagradzania. Po podpisaniu umowy z projektantami prowadzone są prace projektowe w zakresie wykonania usługi opracowania dokumentacji projektowej na potrzeby posadowienia nowego doku pływającego przy Nabrzeżu Gdyńskim w Szczecinie. Proces ten jest daleko zaawansowany. Zakończono postępowanie ofertowe na usługę pełnienia funkcji inżyniera kontraktu dla inwestycji pod nazwą „modernizacja infrastruktury na potrzebę posadowienia nowego doku pływającego przy Nabrzeżu Gdyńskim".

Jeżeli chodzi o zagadnienia handlowe w odniesieniu do Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia", w ramach tej aktywności w 2020 roku, trudnym roku dla wszystkich naszych podmiotów, udało się zrealizować plan na osiem miesięcy w segmencie remontów statków. Armatorowi, czyli Regionalnemu Zarządowi Gospodarki Wodnej w Gdańsku przekazano lodołamacze „Puma", „Narwal", „Nerpa" oraz „Manat". Armatorowi norweskiemu przekazano po przebudowie jeden z pierwszych na świecie statków towarowych z napędem hybrydowym. Wykonano także wysoko skomplikowaną przebudowę pogłębiarki dla armatora holenderskiego, instalację do czyszczenia wód balastowych na sześciu kolejnych jednostkach, modernizację trzech jednostek w zakresie instalacji nowych sterów strumieniowych oraz remont dla armatora sześciu statków samochodowców. W ramach remontu okrętu „Lublin" kontynuowana jest faza uruchamiania i prób zespołów prądotwórczych i silników głównych. To tyle, jeżeli chodzi o Morską Stocznią Remontową „Gryfia".

Chciałbym jeszcze, panie przewodniczący, szanowni państwo, powiedzieć kilka zdań na temat Stoczni Szczecińskiej „Wulkan". Prowadzi ona działalność usługową w zakresie wynajmu nieruchomości, infrastruktury stoczniowej, zarządzania budowami statków i innych jednostek pływających oraz przebudów. Rok 2020 spółka rozpoczęła rozbudowując organizację w celu realizacji w kolejnych kontraktów produkcyjnych, jednak zarówno rok 2020, jak i rok 2021 w związku z wybuchem pandemii COVID-19 musieliśmy, zarząd musiał mocno przedefiniować. Realizacja celów w roku 2020 spadła o 50%, o ponad 52%. Rok bieżący przynosi odbudowanie aktywności po stronie najemców, z czym wiąże się odbudowa przychodów spółki. Narastająco od maja do sierpnia 2021 roku średnia aktywność najemców mierzona liczbą aktywnych wejściówek w stosunku do roku 2019 wyniosła minus 9%, ale w stosunku do roku 2020 wyniosła już plus 6%, a więc jakby odrabiamy straty po pierwszej zadyszce związanej z pandemią. Najważniejsza rzecz to ta, że spółka utrzymała potencjał produkcyjny i prowadzi działania w celu jego zwiększenia do podjęcia działalności produkcyjnej, ze szczególnym uwzględnieniem realizacji kontraktu budowy doku dla Funduszu Rozwoju Spółek, czyli de facto dla Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia".

Chciałbym jeszcze dodać, szanowni państwo, że przy modernizacji stoczni w 2021 roku wykonano prace adaptacyjne i remont budowlany w hali O32, dokonano zakupu

zautomatyzowanej linii do spawania i cięcia profili. Prowadzono także bieżące remonty i modernizacje obiektów infrastruktury technicznej produkcyjnej. Myślę, że o szczegółach działań, które są w toku i które są planowane do końca roku, powie pan prezes. Obecnie spółka aktywnie poszukuje wypełnienia swoich możliwości produkcyjnych w ramach podwykonawstwa i wykonawstwa na rzecz podmiotów trzecich, zarówno krajowych, jak i zagranicznych. Realizowany kontrakt budowy doku w założeniu zarządu spółki umożliwi odbudowę pozycji stoczni na rynku i wśród dostawców, przyczyniając się równocześnie do wzmocnienia wewnętrznej organizacji, w tym zespołów produkcji i nadzoru.

Szanowni państwo, w jednym i w drugim przypadku, jeżeli chodzi o te dwa podmioty, moim zdaniem zasadnicza jest zmiana w podejściu do programu restrukturyzacji. W naszej ocenie zarówno Stocznia Szczecińska „Wulkan", jak i Morska Stocznia Remontowa „Gryfia" mają ogromny potencjał, jeżeli chodzi o przebudowy, remonty, budowę statków. Cały czas, mimo bardzo słabej koniunktury spowodowanej COVID-19, bardzo dużo armatorów zgłasza się do Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia". Dość powiedzieć, że każdy może zobaczyć pełne doki i nabrzeża, może zobaczyć stoczniowców, którzy remontują jednostki, moim zdaniem, w oparciu o państwowych armatorów, dokonują przebudowy, może nie przebudowy, ale wykonują remonty promów, remonty masowców Polskiej Żeglugi Morskiej. Ostatnio także udało nam się z sukcesem zakończyć proces wymiany floty lodołamaczy dla Wód Polskich, tudzież budowa wielozadaniowych jednostek dla urzędów morskich. To wszystko świadczy o tym, że systematycznie, cały czas jest potencjał, że w oparciu o nasze spółki stoczniowe można przeprowadzać proces inwestycyjny.

Osobiście jestem optymistą, jeżeli chodzi o ten rok i przyszły, ponieważ to, co się dzieje na rynku frachtowym na całym świecie, potrzeba nowych jednostek, a przede wszystkim remontów ze względu na wysokie wymagania ekologiczne w światowym handlu i transporcie morskim, będą wymagały kolejnych działań. Taka stocznia jak nasza Morska Stocznia Remontowa „Gryfia" jest dedykowana do tego typu prac. Jeżeli chcemy podnieść jej konkurencyjność, to wyposażenie jej w dok, duży dok o dużej wyporności to jest właśnie krok w ramach przygotowania się na boom remontowy, który jest przed nami, który na pewno wzrośnie. Zlecenie budowy doku położonej wis-à-vis Stoczni Szczecińskiej „Wulkan" podniesie kompetencje Stoczni Szczecińskiej „Wulkan". Nabędzie ona odpowiedniego know-how, a pracownicy będą mieli stabilne zatrudnienie.

To tyle z mojej strony. Jeżeli panowie prezesi chcą coś dodać, to myślę, że mogą śmiało po serii pytań, panie przewodniczący. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie ministrze, za te bardzo optymistyczne informacje. Bardzo proszę o zabranie głosu w imieniu ministra aktywów państwowych pana Pawła Sobczyka, dyrektora Departamentu Nadzoru III.

Dyrektor Departamentu Nadzoru III Ministerstwa Aktywów Państwowych Paweł Sobczyk:

Szanowny panie ministrze, szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, przedstawiając tę informację, na samym wstępie należy zaznaczyć, że w nadzorze Ministerstwa Aktywów Państwowych tak naprawdę pośrednio znajdują się dwie stocznie. Pierwszą stocznią jest PGZ Stocznia Wojenna, drugą stocznią jest Stocznia Remontowa „Nauta". Tutaj tytułem wstępu trzeba zaznaczyć, że Stocznia Wojenna Polskiej Grupy Zbrojeniowej tak naprawdę jest w bezpośrednim zarządzie Polskiej Grupy Zbrojeniowej. Zarząd pośredni sprawuje tutaj minister aktywów państwowych. Natomiast Stocznia Remontowa „Nauta" jest to spółka portfelowa funduszu MARS Fundusz Inwestycyjny Zamknięty, który zarządzany jest przez spółkę zależną od PGZ, czyli MS Towarzystwo Funduszy Inwestycyjnych S.A.

Chciałbym państwu przedstawić informacje, poczynając od PGZ Stoczni Wojennej. Na początek pozwolę sobie ograniczyć się do bardzo ogólnych informacji, ponieważ nie chcę tutaj państwa zaznajamiać z każdym, delikatnie mówiąc, aspektem działania

stoczni. Myślę, że to jest kwestia ewentualnych dalszych pytań, na które oczywiście chętnie z panem dyrektorem odpowiemy.

Jeżeli chodzi o Polską Grupę Zbrojeniową Stocznia Wojenna, trzeba sobie na wstępie powiedzieć, że sytuacja, z którą stocznia obecnie się mierzy, jest optymistyczna, natomiast wymaga przede wszystkim od zarządu Stoczni Wojennej, ale również od zarządu Polskiej Grupy Zbrojeniowej pewnych działań, które są wdrażane, które są wynikiem tak naprawdę ponownego wznowienia działalności stoczni oraz problemów, które się z tym wiążą. Było dofinansowanie, które Stocznia Wojenna otrzymała na wznowienie działalności, a które nie pozwala tak naprawdę na pełne wykorzystanie potencjału na rynkach cywilnych, jest skupienie się wyłącznie na projektach związanych z działalnością wojskową. Są tutaj wysokie koszty stałe, które wynikają ze skali i jakości majątku poprodukcyjnego, jak też brak zdolności kredytowej, które w pewnym sensie tak naprawdę obciążają spółkę. Szansą na poprawę perspektyw działalności w przyszłości, która stoi przed Stocznią Wojenną, są decyzje –jeszcze do końca wszystkie nie zapadły, natomiast pojawiają się gdzieś na horyzoncie – o powrocie do takich projektów jak Ratownik czy Orkan, jak też do na pewno najbardziej ostatnio medialnego programu Miecznik.

Bardzo istotne znaczenie z punktu widzenia bieżącej działalności Stoczni Wojennej ma również fakt, że spółka kontynuuje umowy zawarte przez swojego poprzednika, czyli Stocznię Marynarki Wojennej, oraz prowadzi działalność w oparciu o przedsiębiorstwo nabyte od syndyka masy upadłościowej. Tutaj jako dobry, optymistyczny prognostyk można przedstawić fakt, że w 2019 roku spółka osiągnęła przychody ze sprzedaży i zrównane z nimi na poziomie 113 500 tys. zł. Natomiast w 2020 roku przychody osiągnęły już kwotę 166 700 tys. zł. Jest to wzrost przychodów, który jest realnie dostrzegalny. Pokazuje on, że tendencja jest dobra, perspektywiczna, przy założeniu oczywiście cyklicznego zlecania prac przez Ministerstwo Obrony Narodowej, co po części się dzieje.

Niemniej, żeby informacja nie była za bardzo optymistyczna, musi też być troszeczkę urealniona. Tutaj trzeba wskazać przede wszystkim na prace, z którymi musi się mierzyć zarząd oraz Polska Grupa Zbrojeniowa, a które związane są przede wszystkim z bardzo wysokimi kosztami działalności przedsiębiorstwa. Trzeba zwrócić szczególną uwagę na koszty stałe, które wiążą się z wynagrodzeniem, amortyzacją, zużyciem materiałów, energii, biorąc pod uwagę skalę przedsiębiorstwa, jak również z jego majątkiem itd. Działania podejmowane w tym zakresie mają na celu doprowadzenie do możliwie efektywnego wykorzystania majątku, którym w chwili obecnej dysponuje stocznia.

Wiąże się to również z tym, że trzeba dokonać pewnych czynności związanych ze zmniejszeniem aktywów niewykorzystywanych do działalności operacyjnej, które obciążają stocznię jako taką, czy to poprzez odpowiednie daniny publiczne, czy też poprzez inne opłaty związane chociażby z ochroną obiektów. W ostatnim okresie zarząd podjął działania, które mają doprowadzić do obniżenia właśnie tych kosztów stałych, o których przed chwilą powiedziałem, do zbycia części majątku. Tutaj mam na myśli konkretnie działki, których powierzchnia wynosi około 6,7 hektara, na rzecz Rejonowego Zarządu Infrastruktury w Gdyni. W wyniku prac, które są podejmowane, które w zasadzie są już doprowadzone do końca – pozostały pewne czynności formalnoprawne, które należy dopełnić – część niewykorzystanego areału zostanie przekazana na rzecz Rejonowego Zarządu Infrastruktury w Gdyni.

Cały czas toczą się prace związane z Agencją Rozwoju Przemysłu oraz Ministerstwem Rozwoju, na skutek których przedstawiono propozycje aktualizacji biznesplanu oraz zmiany umowy wsparcia niebędącego pomocą publiczną, na podstawie której PGZ, a następnie spółka otrzymała środki na realizację projektu. Mam tutaj na myśli wszystkie czynności, które były podejmowane celem reaktywacji działalności stoczni.

Jeżeli chodzi o kwestie restrukturyzacji zatrudnienia, działania, które są podejmowane w tym zakresie przez zarząd, z jednej strony są konieczne, ale z drugiej strony wymagają pewnego rozsądku, kolokwialnie mówiąc, dlatego że za chwilkę, może nie za chwilkę, ale w najbliższym okresie w fazę realizacji wejdzie program Miecznik, który będzie wymagał zwiększenia potencjału, jeżeli chodzi zarówno o sam potencjał przemysłowy, jak również potencjał ludzki. Trzeba tutaj wyważyć interes, z jednej strony redu-

kując kadrę w tych areałach, które są zbędne, a z drugiej strony poszerzając ją o praktyków, o wykwalifikowaną kadrę w miejscach, gdzie na pewno będzie potrzebna.

W Polskiej Grupie Zbrojeniowej został przygotowany także projekt, na podstawie którego kilka wybranych spółek z grupy PGZ ma możliwość pozyskania finansowania bankowego na podstawie umowy kredytowej ramowej, tzw. parasola wieloproduktowego. W ramach owego programu dla Stoczni Wojennej udostępniony jest sublimit przeznaczony częściowo na kredyt w rachunku bieżącym oraz częściowo na gwarancje. W dniu 28 lipca spółka uzyskała kredyt obrotowy w ramach umowy kredytowej parasola wieloproduktowego. Jest to kredyt do wysokości 21 000 tys. zł.

Teraz pozwolę sobie na kilka zdawkowych informacji na temat realizacji programu Miecznik. Umowa z zamawiającym, czyli z Inspektoratem Uzbrojenia została zawarta w dniu 27 lipca 2021 roku. Opiewa na kwotę 7 999 177 742 zł brutto. Jest to cena za trzy okręty wraz z systemami walki. Niemniej należy tutaj wskazać, że tak naprawdę pewność mamy co do kosztów związanych z kadłubem, w zależności od opcji, która zostanie wybrana. W chwili obecnej jest to jeszcze procedowane. Natomiast wszystko, co znajdzie się na okrętach, jest jeszcze przedmiotem dyskusji. Może to doprowadzić albo do zwiększenia ceny albo do jej zmniejszenia, w zależności od wyposażenia, które zostanie uznane za stosowne przez zamawiającego, czyli przez Ministerstwo Obrony Narodowej, w imieniu którego działa Inspektorat Uzbrojenia. Kontrakt ten będzie realizowało konsorcjum w składzie: Polska Grupa Zbrojeniowa, która jest tutaj liderem, Polska Grupa Zbrojeniowa Stocznia Wojenna jako integrator oraz Remontowa Shipbuilding.

W chwili obecnej równocześnie z podpisaniem umowy z zamawiającym, czyli PGZ S.A i PGZ SW zostały podpisane trzy umowy z partnerami zagranicznymi, dostarczycielami projektu. Mam tutaj na myśli brytyjski Babcock, niemiecki tkMS oraz hiszpańską Navantię. Są to producenci sprawdzonych okrętów klasy fregata, na których oparte mają być okręty typu Miecznik dla Marynarki Wojennej Rzeczypospolitej Polskiej. Niezwłocznie po podpisaniu umowy z zamawiającym pracę rozpoczął zespół zadaniowy do spraw realizacji podetapu I części pierwszej programu Miecznik, składający się z przedstawicieli Polskiej Grupy Zbrojeniowej, Polskiej Grupy Zbrojeniowej Stocznia Wojenna, który liczy ponad sto osób, z których ponad siedemdziesiąt to pracownicy Stoczni Wojennej. W ubiegłym tygodniu dokonano wyboru czterech potencjalnych dostawców systemów zarządzania walką, czyli tak naprawdę mózgu współczesnych bojowych okrętów wojennych.

Planowane działania. W grudniu zamawiającemu ma być przedstawione przemysłowe studium wykonalności, zawierające trzy różne projekty koncepcyjne okrętu wraz ze zintegrowanym systemem walki, a także ich wycena, harmonogram oraz wizja realizacji programu w oparciu o polski przemysł obronny i stoczniowy. Na tej podstawie do marca 2022 roku zamawiający wskaże docelową konfigurację okrętu Miecznik. Tak naprawdę prace w chwili obecnej skupiają się na wybraniu tych wszystkich opcji, które zostaną przedstawione zamawiającemu, natomiast zamawiający finalnie podejmie decyzję, która z opcji jest dla niego najbardziej interesująca.

Perspektywy, które wiążą się z realizacją programu przez Stocznię Wojenną, można rozpatrywać w dwóch aspektach. Trzeba sobie stanowczo powiedzieć, że oprócz inwestycji, o której przed chwilą powiedziałem, a która wiąże się z kadrami, na pewno będą dokonane znaczne inwestycje infrastrukturalne, które pomogą dokonać transformacji zakładu w zakład, który stanie się pełnoprawnym konkurentem w realizacji tego typu zadań, nie tylko w naszym najbliższym otoczeniu, ale również w otoczeniu szerszym.

Planowane jest również uczynienie ze Stoczni Wojennej pewnego rodzaju centrum kompetencyjnego do kompleksowego wsparcia budów, modernizacji, remontów i bieżącego utrzymania okrętów Marynarki Wojennej, co zwiększy na pewno bezpieczeństwo morskie Rzeczypospolitej oraz pozwoli grupie PGZ na znaczne rozszerzenie swojej oferty w domenie morskiej, a także zwiększenie tych kompetencji, które już są w portfelu PGZ, a które na pewno należy rozszerzać. Wskazać tutaj należy...

Przejdę do następnej stoczni, która tak naprawdę znajduje się w bardzo pośrednim nadzorze ministra aktywów państwowych, czyli do Stoczni Remontowej „Nauta". Stocznia Remontowa „Nauta" przedstawia wyniki finansowe ze stratą netto na działalności, niemniej przyczyny takiego stanu rzeczy są zlokalizowane. Zostały podjęte odpowiednie

działania naprawcze. Niekorzystna sytuacja, która jest związana z działalnością stoczni, wiąże się przede wszystkim z kilkoma kluczowymi argumentami. Pozwolę sobie wymienić cztery. Pierwszy to strata na prowadzonej działalności w segmencie nowych budów cywilnych, ponadto koszty związane z przechyłem doku nr 1 wraz ze statkiem Hordafor V, kary umowne i upusty z tytułu opóźnień w realizacji kontraktów realizowanych na rzecz Ministerstwa Obrony Narodowej, straty z tytułu wykorzystania gwarancji należytego wykonania przez klientów stoczni.

W tym zakresie zostały podjęte przez zarząd konkretne działania, które skutkują tym, że przed Sądem Rejonowym Gdańsk-Północ w Gdańsku wszczęte zostało przyspieszone postępowanie układowe. W ramach restrukturyzacji finansowej spółka opracowała i złożyła w sądzie propozycje układowe dla wierzycieli, określające sposób spłaty zobowiązań wobec dostawców i podwykonawców oraz zobowiązań, współkredytów i pożyczek po zakończeniu postępowania. Jest to immamentna cecha takiego postępowania. Zarząd musi się tutaj wykazać odpowiednią kreatywnością, jeżeli chodzi o przedstawienie realnego scenariusza, który ma szanse powodzenia. Zostało to uczynione.

W dniu 20 kwietnia bieżącego roku sąd w wyniku przeprowadzonego głosowania stwierdził przyjęcie układu przez wierzycieli, zatwierdził spis wierzytelności układowych. 1 czerwca bieżącego roku to data, w której sąd ogłosił postanowienie w sprawie zatwierdzenia układu. Do sądu wpłynęło jedno zażalenie na postanowienie. Aktualnie oczekuje ono na rozpatrzenie przed sądem okręgowym. Tutaj pozwolę sobie ominąć część, które wskazuje, jakie były przedstawione propozycje układowe. Być może państwo będziecie chcieli dowiedzieć się więcej. Oczywiście wtedy służę pomocą. Wskażę natomiast jeszcze, że wraz z planem został złożony także bardzo szczegółowy plan restrukturyzacyjny, który określa przyszłą strategię prowadzenia działalności stoczni, działania naprawcze, które zarząd zamierza podjąć w celu uniknięcia upadłości, przywrócenia rentowności oraz długookresowej zdolności do konkurowania stoczni na rynku.

Spółka jest w trakcie wdrażania nowego modelu operacyjnego, którego celem jest utworzenie kompaktowej stoczni opartej na remontach i przebudowie jednostek pływających, a także nowych technologiach związanych z paliwami alternatywnymi. Plan restrukturyzacyjny określa wiele działań, których celem jest realizacja inicjatyw takich jak: wdrożenie metodyki zarządzania projektami, wdrożenie nowego modelu operacyjnego spółki, podniesienie efektywności operacyjnej, optymalizacja kosztowa, to, co było zauważalne w przypadku Stoczni Wojennej, czyli sprzedaż zbędnych aktywów spółki, optymalizacja całej grupy kapitałowej „Nauta”, restrukturyzacja zobowiązań spółki. To także w pewien sposób zostało zaznaczone w postępowaniu, które było toczone przed sądem. Mamy tutaj także wdrożenia nowego systemu informatycznego klasy ERP, czyli Enova365 w celu zarządzania produkcją.

Kolejnym elementem, który został wdrożony przez spółkę, była redukcja zatrudnienia. Tutaj trzeba wskazać, że zatrudnienie zostało zredukowane z 453 do 301 osób. Jest to stan na koniec sierpnia bieżącego roku. Taki potencjał kadrowy pozwala na bieżące wykonywanie działalności stoczni bez jakichkolwiek zakłóceń.

W ramach czynności, które zostały podjęte przez zarząd, należy także wskazać złożenie do Agencji Rozwoju Przemysłu wniosku o pomoc w programie Polityka Nowej Szansy w wysokości 30 000 tys. zł w formie pożyczki. Wniosek został zmieniony albo raczej skorygowany na wniosek o pomoc publiczną z Agencji Rozwoju Przemysłu w wysokości 100 000 tys. zł z przeznaczeniem na realizację planu restrukturyzacji. W dniu 16 września bieżącego roku Agencja Rozwoju Przemysłu wydała pozytywną decyzję w sprawie udzielenia Stoczni Remontowej „Nauta” pomocy publicznej w wysokości 100 mln zł. Sprawa została już skierowana do Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, skąd zostanie przekazana dalej do Komisji Europejskiej.

Kilka słów na temat wyników finansowych Stoczni Remontowej „Nauta”. Na koniec sierpnia 2021 roku spółka osiągnęła przychody na poziomie 131 000 tys. zł, co stanowi 114% wartości zaplanowanej w planie rzeczowo-finansowym na rok 2021. Zysk ze sprzedaży wyniósł 13 000 tys. zł, natomiast zysk z działalności operacyjnej 11 000 tys. zł. Obie te pozycje są wyższe od pierwotnie przyjętego planu. Według stanu na dzień 23 września

bieżącego roku spółka posiada kontraktacje na remonty w obszarze produkcji cywilnej na 37 600 tys. zł. Realizacja kontraktów ma nastąpić do listopada bieżącego roku.

Aktualnie sytuacja finansowa spółki jest stabilna. Mam tutaj na myśli sytuację płynnościową z uwagi na bieżące przychody ze sprzedaży i wynikające z nich wpływy środków pieniężnych oraz przesunięcie terminów zapłaty zobowiązań publicznoprawnych. Spółka realizuje terminowo znakomitą większość płatności niezbędnych do realizacji projektów. Wszystko wskazuje zatem na to, że sytuacja jest ustabilizowana, niemniej wymaga ona dalszych korekt. Jest to cyklicznie czynione przez zarząd. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Kto zabierze głos w imieniu szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów? Bardzo proszę.

Naczelnik Wydziału Nadzoru w Departamencie Instrumentów Rozwojowych Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Piotr Czajkowski:

Szanowny panie przewodniczący, Piotr Czajkowski, naczelnik wydziału w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Departament Instrumentów Rozwojowych.

Na wstępie chciałbym uprzejmie przeprosić pana przewodniczącego, jak również wszystkich panów posłów, panie i panów posłów za nieobecność mojego szefa, pana ministra Michała Dworczyka z uwagi na pilne zadania, które w tym czasie przyszło mu wykonać. Bardzo przepraszamy.

Szanowny panie przewodniczący, szanowne panie i panowie posłowie, szanowni panowie ministrowie, wszyscy szanowni państwo, w nadzorowanej przez prezesa Rady Ministrów Agencji Rozwoju Przemysłu w ramach sektora stoczniowego działa spółka Grupa Przemysłowa Baltic sp. z o.o., która posiada trzy spółki zależne. Są to: Baltic Operator, Energomontaż Północ Gdynia i Stocznia Gdańska sp. z o.o., o dawnej nazwie GSG Towers. W holdingu pracuje ponad 1100 osób. Wspomnieć należy, że gdańskie aktywa stoczniowe w postaci 81% akcji Stoczni Gdańsk i 50% udziałów spółki GSG Towers zostały nabyte przez Agencję Rozwoju Przemysłu w lipcu 2018 roku od prywatnego ukraińskiego inwestora Gdańsk Shipyard Group. W wyniku owej transakcji Agencja Rozwoju Przemysłu stała się jedynym właścicielem spółek.

Sytuacja finansowa i operacyjna podmiotów w momencie zakupu była bardzo słaba głównie z powodu niemal pustego portfela zamówień, znaczącego zadłużenia oraz problemów płynnościowych. Pogłębiające się straty wywoływały z kolei utratę wiarygodności na rynku finansowym, co uniemożliwiało spółkom uzyskanie gwarancji i poręczeń pod zawierane kontrakty. W 2018 roku, a więc w tym czasie, kiedy nastąpiło nabycie spółek stoczniowych przez Agencję Rozwoju Przemysłu, Stocznia Gdańsk odnotowała ponad 20 000 tys. zł straty netto, a GSG Towers około 69 000 tys. zł straty, przy przychodach odpowiednio 32 000 tys. zł i 40 000 tys. zł.

Po przejęciu kontroli Agencja Rozwoju Przemysłu rozpoczęła działania mające na celu aktywizację przemysłu stoczniowego w ramach tzw. projektu Bałtyk. Działalność stoczniowa w oparciu o aktywa Stoczni Gdańsk i GSG Towers została umiejscowiona w spółce Baltic Operator z Grupy Przemysłowej Baltic sp. z o.o., należącej w 100% do Agencji Rozwoju Przemysłu. W 2019 roku Grupa Przemysłowa Baltic została dokapitalizowane przez agencję kwotą 200 000 tys. zł, co pozwoliło rozpocząć trudny proces restrukturyzacji spółek stoczniowych. Wówczas została również nabyta spółka Elektromontaż Północ Gdynia. Celem tej transakcji była integracja branżowa umożliwiająca budowę silnej grupy przemysłowej, aktywnej główne w sektorze offshore`owym.

Realizowana przez Agencję Rozwoju Przemysłu transformacja spółek stoczniowych koncentrowała się na budowaniu portfela zamówień oraz poprawie efektywności ich realizacji. Warto tutaj wspomnieć, że w roku 2019 wartość sprzedaży spółki Baltic Operator uległa ponad dwukrotnemu zwiększeniu. W roku ubiegłym Grupa Przemysłowa Baltic została ponownie dokapitalizowana przez Agencję Rozwoju Przemysłu kwotą 170 000 tys. zł w celu sfinansowania ambitnego programu strategicznego. Niestety, panująca pandemia negatywnie odbiła się na sytuacji ekonomicznej spółek, w szczególności Elektromontażu Północ Gdynia, który większość przychodów osiągał z kontraktów dla sektora oil & gas. W wyniku tego spółka na zamknięcie roku 2020 odnotowała

ponad 16 500 tys. zł straty netto. W wyniku pandemii, co należy również tutaj podkreślić, Grupa Przemysłowa Baltic utraciła trzy duże kontrakty z sektora offshore`owego o łącznej wartości 215 000 tys. zł.

Stan obecny. W bieżącym roku kontynuowane są działania restrukturyzacyjne mające na celu integrację oraz optymalizację procesów, co przyczynia się do zwiększenia przychodów i ograniczenia kosztów. Prowadzone są intensywne prace nad usprawnieniem procesów produkcyjnych oraz transformacją cyfrową stoczni, która ma na celu zwiększenie efektywności rynkowej i poprawę jakości pracy. Zwiększa się też sukcesywnie portfel zamówień, a część realizowanych kontraktów ma charakter długofalowy i strategiczny. Celem grupy jest także uczestnictwo w łańcuchu dostaw dla morskiej energetyki wiatrowej i pozyskanie zamówień z sektora okrętowego oraz offshore`owego, a także konstrukcji infrastrukturalnych.

Grupa Przemysłowa Baltic ogromny potencjał dostrzega w obszarze wież wiatrowych, dla których w bieżącym roku przewiduje znaczne zwiększenie produkcji. Duże możliwości występują także przy budowie floty statków obsługujących farmy wiatrowe na Morzu Batyckim. Działalność Grupy Przemysłowej Baltic stanowi więc szansę dla morskiego przemysłu na możliwie szeroką partycypację w łańcuchu dostaw dla naszych inwestycji z zakresu morskiej energetyki wiatrowej, a także zamówień armatorów na jednostki pływające.

Szanowny panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, kilka słów, jeżeli chodzi o sytuację ekonomiczną. Sytuacja ekonomiczno-finansowa Grupy Przemysłowej Baltic ulega stopniowej poprawie. W roku ubiegłym grupa uzyskała 270 000 tys. zł skonsolidowanych przychodów oraz zakończyła rok ze stratą netto na poziomie 76 000 tys. zł, co jednak jest wynikiem o około 30 000 tys. zł lepszym od wyniku roku poprzedniego. W bieżącym roku grupa planuje dalszą poprawę wyników. Skonsolidowane przychody wzrosną do kwoty około 400 000 tys. zł, a strata netto zmniejszy się do 45 000 tys. zł, co będzie stanowiło dalszą poprawę względem roku 2020 o 30 000 tys. zł.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, ze swej strony bardzo dziękuję za uwagę. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, obecni ze mną przedstawiciele Agencji Rozwoju Przemysłu, jak również przedstawiciele spółki stoczniowej mogą dokonać uzupełnienia mojego wystąpienia lub też odpowiedzią na pytania zadane przez państwa posłów. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Zanim otworzę dyskusję, chciałbym serdecznie powitać debiutanta w naszej Komisji, pana posła Tadeusza Cymańskiego.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

To jest wzmocnienie. Brawo.

Poseł Tadeusz Cymański (PiS):

Jest też posiedzenie Komisji Finansów Publicznych.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak, mijaliśmy się.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Szanowni państwo, pragnę też upomnieć posła Wieczorka. Mieliśmy dylemat, czy rozpoczynać posiedzenie Komisji czy nie. Panie pośle, bardzo proszę następnym razem się nie spóźniać.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Tak jest. Ale jest posiedzenie Komisji Finansów Publicznych, więc musiałem...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dobrze. Otwieram dyskusję. Szanowni państwo, najpierw wypowiedzą się posłowie, potem zaproszeni goście, a później państwo ze strony rządowej będziecie mogli się ustosunkować. Zaczyna pan poseł Tadeusz Aziewicz, następnie będzie pan poseł Marchewka. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie podsekretarzu, panie dyrektorze, panie naczelniku, Wysoka Komisjo, chciałbym stwierdzić, że materiał, który został przedstawiony na dzisiejsze posiedzenie, jest to jeden z lepszych materiałów, jakie pamiętam z wieloletniej pracy, a właściwie od początku funkcjonowania Komisji, dlatego że zawiera liczby. Do tej pory wielokrotnie byłem w sporze z panem ministrem Gróbarczykiem, gdyż prosiłem go o wyniki stoczni, a pan minister mówił o liczbie remontowanych statków. Trochę się tak bawiliśmy. To, czy liczba statków, to jest to samo. co wynik finansowy na aktywności gospodarczej, to pozostawiam już pod rozwagę panu ministrowi i osobom, które przysłuchiwały się owym konwersacjom.

Materiał może jest niepełny, ale przedstawia diagnozę procesu tzw. odbudowy przemysłu stoczniowego po sześciu latach. Przyglądam się wynikom spółek zależnych od Skarbu Państwa. Spółki prywatne mają się inaczej. Mówię to à propos uzasadnień covidowych, dlatego że COVID dotknął zarówno sektor prywatny, jak i sektor publiczny. Wszystkie wykazują straty. Z oczywistych względów, ponieważ jestem posłem z Gdyni, koncentrowałem się na spółkach z Pomorza. Jest tutaj także mocna reprezentacja Pomorza Zachodniego, która wypowie się w tej materii.

Zwracam uwagę na to, że właściwie wszystkie spółki przynoszą straty, czy to 10 000 tys. zł, czy to 20 000 tys. zł, czy to 17 000 tys. zł, czy to 60 000 tys. zł, ale takie są efekty, a działalność gospodarczą prowadzi się po to, żeby osiągać zyski. Taka jest jej istota, dlatego że inaczej wracamy do poprzedniego systemu, z którego, jak mi się wydaje, od 1989 roku Polacy próbują wyjść.

Jeżeli chodzi o konkretne pytania, odniosę się do Stoczni Wojennej. Pamiętam wystąpienie pani premier Beaty Szydło w 2017 roku, kiedy to pani premier mówiła, że uratowała Stocznię Marynarki Wojennej, kupując ją od syndyka. Komentowałem to wtedy mówiąc, że uratowanie firmy to jest doprowadzenie jej do możliwości samodzielnego funkcjonowania w długim okresie. Minęło sześć lat. Mamy minus 64 000 tys. zł straty za 2019 rok. Wynika to z materiału, który przedstawił rząd. Strata zmniejszyła się do minus 18 000 tys. zł w roku 2020, ale przeczytałem, że w tym czasie miało miejsce zbycie bocznicy. Jest więc pytanie do autorów opracowania czy zmniejszenie straty do minus 18 000 tys. zł, co i tak jest dużą stratą, wiąże się właśnie ze zbyciem bocznicy.

Jeżeli chodzi o „Nautę" wielokrotnie pytałem na posiedzeniach Komisji, ile kosztowało „Nautę" przewrócenie się doku razem ze statkiem. Właściwie wszystkie osoby, które przychodziły, czuły się niekompetentne. Jeden pokazywał palcem drugiego: „to nie ja nadzoruję", „to nie ten resort" itd. Na Pomorzu mówi się, że jest to poziom 8000 tys. zł. Może jest to więcej, może jest to mniej. Jako poseł, który powinien wypowiadać się na podstawie faktów, twardych faktów, chciałbym dowiedzieć się od rządu, ile tak naprawdę to kosztowało.

Przy okazji chciałbym przejść także do polityki kadrowej. Skąd biorą się kadry w tych podmiotach, które generalnie nie nadają się na synekury? Generalnie są to firmy, które są w bardzo trudnej sytuacji. Wydaje się, że obowiązkiem rządzących jest dobranie najlepszych fachowców, najlepszych z najlepszych do tego, żeby firmy te wyprowadzać z opresji.

Jeżeli chodzi o konkretne przykłady, pytałem tutaj, zadawałem pytanie dotyczące Stoczni Wojennej oraz obecności tam pana Marka Dudzińskiego. Klikając sobie po Internecie lubię po prostu czasami sprawdzić, kto nas reprezentuje, kto uczestniczy w kluczowych decyzjach dotyczących szczególnie trudnych firm, restrukturyzowanych firm. Pan Marek Dudziński jest znany w Gdyni jako ceremoniarz w kościele na Karwinach, radny miasta związany bardzo blisko z Marcinem Horałą. Jeżeli chodzi o jego dorobek zawodowy, nigdy nie przekroczył poziomu specjalisty. W Gdyni zaistniał niedawno tym, że straszył gdynian, że jak wybory wygra Trzaskowski, to Gdynia nie będzie miała Drogi Czerwonej. W Gdyni wygrał Trzaskowski i Drogi Czerwonej w Gdyni nie ma, nic się nie dzieje w tej materii, niewiele się dzieje, ale to trochę inny problem.

Jeżeli chodzi o przewrócony dok razem ze statkiem, odpowiada za to... Kto odpowiada za to, co się dzieje w firmie? Zarząd odpowiada. Zarządem kierował prezes o znanym w Sejmie o nazwisku, pan prezes Sławomir Latos. Pan prezes Sławomir Latos odszedł

z „Nauty” po tym wydarzeniu, ale kiedy klikałem po Internecie, okazało się, że jest prokuratura w Pomorskiej Spółce Gazownictwa. Jeżeli tak wygląda wyciąganie konsekwencji wobec menedżerów, którzy sobie nie radzą, to jest to jakiś problem.

Jeżeli chodzi o Stocznię Gdańską, mamy do czynienia z projektem, który pewnie prędzej czy później, niezależnie od intencji aktualnie rządzących, zostanie ujawniony w całej okazałości. Rząd Prawa i Sprawiedliwości, jak pamiętacie państwo dawne czasy, sprzedał stocznię podmiotowi ukraińskiemu. Teraz ją od podmiotu ukraińskiego odkupił. Stocznia kupiona od podmiotu ukraińskiego była w bardzo złym stanie. Pytaliśmy – nie wiem, dlaczego to jest tajemnica – ile pieniędzy dało państwo polskie za odkupienia stoczni. Jest to jakaś inwestycja. Państwo polskie odkupiło ją przez Agencję Rozwoju Przemysłu. Agencja Rozwoju Przemysłu działa na podstawie Kodeksu handlowego, co oznacza, że zarząd agencji nie może działać na niekorzyść spółki. Zarząd zainwestował w przedsięwzięcie pieniądze, nieznane mi, jeżeli chodzi o wysokość. Zwracam uwagę na kolejne środki, które są przekazywane stoczni. Dzisiaj była o tym mowa.

Jak patrzę na wyniki, to wszystkie stocznie, które się wyłoniły z dawnej Stoczni Gdańsk, mają potężne straty, a to 20 000 tys. zł, a to 30 000 tys. zł, a to 60 000 tys. zł. Wobec tego pytam, jaka jest rentowność przedsięwzięcia. Chętnie bym to przedyskutował – nie wiem, co w tym jest tajnego – na posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Może nawet w trybie niejawnym przedyskutowałbym biznesplany, to, co było zakładane w momencie, kiedy była kupowana Stocznia Gdańska, jak się to ma do teraźniejszości, dlatego że koń jaki jest każdy widzi. Możemy rozmawiać oczywiście o Mieczniku, możemy rozmawiać o energetyce wiatrowej, tak jak rozmawialiśmy kilka lat wcześniej o promach. Zawsze są słowa, zawsze jest jakaś nadzieja, natomiast twarde fakty są bardzo niepokojące.

Może tyle w pierwszej części tej debaty. Będę wdzięczny za konkretne udzielenie odpowiedzi na pytania, szczególnie jeżeli chodzi o „Nautę” i o kwestie kadrowe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, panie pośle. Pan poseł Arkadiusz Marchewka. Następnie pan poseł Dariusz Wieczorek.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, szanowni państwo, szanowni goście, chciałbym zwrócić uwagę na kilka zasadniczych kwestii, o których zresztą dosyć regularnie rozmawiamy na posiedzeniach Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Oprócz tego, że chciałbym odnieść się do skonfrontowania obietnic rządu ze stanem faktycznym, chciałbym się także powołać na dokumenty biegłego rewidenta, wyniki finansowe spółek, które, myślę, mówią wszystko na temat stanu przedsiębiorstw stoczniowych, w których jest zaangażowany kapitał Skarbu Państwa. Generalnie pozwólcie państwo, że chciałbym się skupić rzeczywiście na kwestiach, które dotyczą Pomorza Zachodniego, dlatego że poseł Tadeusz Aziewicz mówił o kwestiach, o sprawach stoczni z Pomorza.

Pozwólcie państwo, że zacznę od „Gryfii”, o której zresztą wielokrotnie tutaj rozmawialiśmy, od stoczni, która miała budować wielki prom, która cztery lata temu…

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Wiele promów.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Wiele promów. Jak to wygląda dzisiaj, wszyscy wiedzą. Kawałek blachy nazywany stępką dalej stoi, tak jak stał. W sumie nadal nie ma projektu. Jest za to kolejna opowieść pana ministra, który niestety, nie ma żadnego wstydu i po raz kolejny opowiada jakieś kwestie na ten temat, które nie wiadomo czy znowu miną się z prawdą czy w jakikolwiek sposób będą miały trochę więcej wspólnego z prawdą. Pozwolicie państwo, że zacznę od konkretów. Chciałbym rozpocząć od sprawozdania niezależnego biegłego rewidenta, od dokumentu, który jest powszechnie dostępny. Myślę, że w sposób jasny i klarowny pokazuje on, jaka jest sytuacja. Pozwólcie państwo, że zacytuję kilka zdań, które znalazły się w sprawozdaniu.

Jest tutaj między innymi kwestia, która jest zaznaczona, jest opisana jako znacząca niepewność dotycząca kontynuacji działalności. Dane, które są zawarte, wskazują na ujemną rentowność spółki oraz związane z nią ryzyko utraty płynności. Dalej dane te wskazują również, że występuje znacząca niepewność, która może budzić poważne wątpliwości co do zdolności spółki do kontynuacji działalności. Strata na poziomie 23 000 tys. zł w porównaniu do ubiegłego roku jest zdecydowanie wyższa o kilkaset procent.

Teraz popatrzmy na szczegóły. Czytamy, słuchamy tego, co mówi pan prezes na temat funkcjonowania stoczni. Ostatnio w jednej z audycji w lokalnym radiu użył stwierdzenia – pozwólcie państwo, że zacytuję – że informacje na temat wielkiej straty są jakąś bzdurą, i tutaj cytat, „wynik netto jest wyższy rok do roku". Wobec tego sprawdzam w rachunku wyników za ubiegłe dwa lata. Strata netto w ubiegłym roku, w roku 2019 wyniosła niecałe 9000 tys. zł, w roku 2020 ponad 23 000 tys. zł. Czy jest to wynik wyższy od roku poprzedniego? Nie. A więc to, co zostało powiedziane, jest po prostu kłamstwem.

Są tutaj zawarte różne informacje, wielokrotnie pokazuje się informacje dotyczące sprzedaży majątku w Świnoujściu, ale skupmy się na zasadniczej działalności stoczni, czyli na tym, jakie stocznia ma przychody ze sprzedaży i jakie ponosi koszty, żeby działania te realizować. To, że przychody są trochę wyższe niż rok wcześniej, to może jest jedna sprawa, ale co z tego, skoro koszty realizacji robót są nie do udźwignięcia, co zresztą pokazują wyniki finansowe. Jeżeli przychody netto ze sprzedaży wynoszą 175 000 tys. zł, a koszty działalności operacyjnej 187 000 tys. zł, to znaczy, że stocznia osiąga straty ze sprzedaży na poziomie prawie 12 000 tys. zł. Na realizację działań, wdrażanie działań, które realizuje, ponosi większe koszty niż na tym zarabia. Taka jest prawda. Mam zatem poczucie, że pan prezes od jakiegoś czasu po prostu próbuje wszystkim wciskać jakiś kit. Wystarczy popatrzeć na rzetelnie przygotowane wyniki finansowe. Tutaj wszystko jest jasne. Strata netto za rok ubiegły wynosi 23 000 tys. zł.

Teraz patrzymy, co spowodowało znaczący wzrost. Między innymi w kosztach działalności operacyjnej jest tzw. kooperacja. Wygląda na to, że tutaj chodzi o współpracę z zewnętrznymi podmiotami. Koszty kooperacji zwiększyły się o ponad 16 000 tys. zł w jednym roku. Jest to jeden z głównych wskaźników, który świadczy o wzroście kosztów. Co ma do tego sprzedaż majątku w Świnoujściu? Warto o to zapytać pana prezesa.

Druga kwestia. Skoro tak wysokie koszty związane są z kooperacją, czyli z kupowaniem usług zewnętrznych, to pojawia się również pytanie, dlaczego na tak dużym poziomie ponad 6000 tys. zł określane są tzw. niewykorzystane zdolności produkcyjne. Rozumiem, że to może być związane ze Świnoujściem. Rozumiem, ale jest to 6000 tys. zł w kosztach działalności operacyjnej, w sumie w stracie ze sprzedaży wynoszącej prawie 12 000 tys. zł. Jest to kolejna kwestia.

Pozwólcie państwo, że przejdę dalej. Ostatnio mieliśmy także do czynienia z prezentacją pana ministra Gróbarczyka. Prezentował wybudowane w stoczni dwa lodołamacze, mówiąc o tym, że to jest wielki sukces i wielki potencjał, żeby budować nowe jednostki. Pan minister użył stwierdzenia – zapisałem je sobie – że właśnie to pokazuje, że jest to potencjał, że można przeprowadzać proces inwestycyjny, że generalnie jest super, tylko że, panie ministrze, sięgam do sprawozdania zarządu z działalności, gdzie jest następujący cytat. Proszę posłuchać: „na poziom wyniku ze sprzedaży negatywny wpływ miał realizowany kontrakt na budowę czterech lodołamaczy dla RZGW w Gdańsku". To jest super, że budujecie lodołamacze, czy też jest tak jak wynika z dokumentów, że ma to negatywny wpływ na sprzedaż, na wyniki ze sprzedaży? Mam wrażenie, że dokumenty, które zostały przygotowane i które jasno pokazują, jaka jest sytuacja faktyczna, są kompletnie odmienne od tego, co rząd na ten temat opowiada. Chciałbym zapytać o to pana ministra.

Druga kwestia związana z działalnością Stoczni Szczecińskiej „Wulkan", stoczni, która w znaczącym stopniu prowadzi swoją działalność. Według informacji, które posiadamy, funkcjonuje tam kilkadziesiąt, ponad 50 przedsiębiorstw związanych z gospodarką morską, z konstrukcjami stalowymi. Generalnie przedsiębiorstwo osiągało największą część przychodów z wynajmu terenów, na których przedsiębiorstwa te funkcjonują. Niestety, rok ubiegły zakończył się stratą netto w wysokości 3000 tys., prawie 3500 tys. ponad 3000 tys. zł. Została podjęta uchwała zgromadzenia wspólników, która wskazuje

na to, że straty zostaną pokryte z kapitału zapasowego spółki. Zdaję sobie sprawę z tego, że sytuacja związana z epidemią koronawirusa również miała wpływ na te kwestie, ale chciałbym zapytać, jak wygląda struktura przychodów ze sprzedaży Stoczni Szczecińskiej „Wulkan", dawnego parku przemysłowego, jaki udział w tej strukturze mają działania, które stanowią przychody z dzierżawy terenów, a jakie z pozostałej działalności, do której spółka jest powołana.

Podsumowując, mam wrażenie, jestem wręcz przekonany, że wyniki finansowe, z którymi można się zapoznać, trochę szukając ich w Internecie, są kompletnym zaprzeczeniem opowieści, które snuje rząd, że w przemyśle stoczniowym, w gospodarce morskiej jest świetnie. Mam wrażenie, że to jest kolejny element wielkiej propagandy, która mija się z rzeczywistością. Po wielkiej klęsce związanej z budową promu mamy do czynienia z kolejnym opisem sytuacji, jak to jest wspaniale, ale rzeczywiście wystarczy spojrzeć do dokumentów przygotowanych przez niezależnych ekspertów, żeby zobaczyć, jak sytuacja wygląda.

Chciałbym jeszcze zadać jedno pytanie, czy jest już możliwość przedstawienia, za jaką dokładnie kwotę teren w Świnoujściu został sprzedany przez stocznię „Gryfia". Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo panu przewodniczącemu. Pan poseł Dariusz Wieczorek. Następnie pan przewodniczący Artur Szałabawka.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, przyznam się szczerze, że jest gorzej niż myślałem. Mówiliśmy wielokrotnie na posiedzeniach Komisji o tym, że sytuacja stoczni remontowych jest zła, natomiast dzisiaj po tych wszystkich działaniach można powiedzieć, że wręcz jest już krytyczna. Wiem, że pan minister jest w bardzo trudnej sytuacji, ponieważ broni rzeczy, które są nie do obrony. Co do tego nie ma wątpliwości. Wynika to nawet z tych szczątkowych dokumentów, które państwo tutaj przedstawiacie, oczywiście pełnych wielkich niejasności i niekonsekwencji, kiedy się to czyta. Nie ma natomiast co do tego wątpliwości, że z dokumentów tych nie wynika, żeby była jakakolwiek wizja ratowania omawianego przemysłu. Raczej jest tylko manipulowanie, żonglowanie, łączenie. Pewnie najlepiej zarabiają firmy doradcze i prezesi tychże spółek, które tam funkcjonują.

Zwracam uwagę – to nie może ujść naszej uwadze – że dołożyliśmy już jako państwo do tego całego biznesu ponad 1 mld zł, lekko licząc na podstawie tych dokumentów, które są tutaj, w związku z czym to już przestało być zabawne. Od rządu i od pana ministra oprócz mówienia, że próbowaliśmy, że zwalamy wszystko na pandemię itd., jednak oczekiwalibyśmy konkretnych propozycji, ale opartych nie o jakieś wizje z kosmosu, tylko opartych na ekonomii i rzeczywistości. Zwracam uwagę na kilka kwestii.

Zacznę od Gdańska. Przypomnę, że jeżeli chodzi o Gdańsk, jest Grupa Przemysłowa Baltic, Stocznia Gdańska. Przypomnę tylko, że jeżeli chodzi o funkcjonowanie tych instytucji, przykładowo w 2018 roku przychody wyniosły 32 000 tys. zł, a straty 20 500 tys. zł. Pierwszy raz w ogóle coś takiego widzę, że taka firma może funkcjonować. Mówiąc krótko, przychody de facto są równe stratom. Rzeczywiście jest to poważny problem. Spółki te były dokapitalizowane. Dzisiaj jest temat – tak wynika z dokumentów – dotyczący offshore`u. W związku z tym moje pierwsze pytanie jest takie, czy rzeczywiście jeżeli chodzi o offshore, macie już jakieś kontrakty dotyczące polskiej energetyki. Przecież w strategii polskiej energetyki jest budowa elektrowni wiatrowych na morzu. Jest to 5–6 gigawatów, w związku z tym trzeba to przygotowywać dużo, dużo wcześniej. Krótko mówiąc, czy prowadzone są już jakieś rozmowy na ten temat?

Druga rzecz to kwestia niedotycząca, dlatego że akurat to nie jest pod nadzorem pana premiera, ale premier nadzoruje wszystko, jest szefem wszystkich szefów, w związku z tym jest pytanie związane z tym, że w Szczecinie mamy taką spółkę jak ST3 Offshore w upadłości. W związku z tym od dwóch lat pytamy się tutaj z uporem godnym tej sprawy, jakie macie plany jako rząd, jeżeli chodzi o ów potencjał. Zakład – oczywiście pomijam to, nie chcę prowadzić tej dyskusji – został wybudowany również kosztem stoczni „Gryfia" za 500 000 tys. zł. Oczywiście były to decyzje poprzedniego rządu. Trzeba przyznać,

że budowano to, decyzje w tej sprawie zapadały za rządów Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego, ale jak mówię, nie chcę o tym dyskutować. Stało się jak się stało. Jest majątek, który ulega dekapitalizacji. Aż się prosi, żeby to wykorzystać do dużego programu budowy farm wiatrowych, tymczasem w ogóle nie widzę w tej sprawie ani nawet zająknięcia się w przedstawionych dokumentach.

Rzecz kolejna to prośba o odpowiedź pana ministra. Pamiętam, jak byliśmy mamieni, że oto w stoczni „Gryfia" będziemy remontować statki wojenne, będziemy budować statki wojenne. Kiedy widzę sytuację stoczni „Nauta" oraz stoczni w ramach Polskiej Grupy Zbrojeniowej, to raczej mało prawdopodobne, żeby Skarb Państwa zleceniami obsłużył dwa czy trzy tego typu podmioty. W związku z tym przestańmy się oszukiwać i powiedzmy sobie szczerze, czy rzeczywiście są planowane jakieś zlecenia, jeżeli chodzi o przemysł zbrojeniowy i jeżeli chodzi o stocznie. Jeżeli tak, to proszę o informację, jaki jest wolumen potencjalnego zamówienia, które ewentualnie jest planowane. Uczciwie trzeba powiedzieć, że będzie to np. w stoczni „Nauta", a nie będzie w stoczni „Gryfia". Wtedy wiemy, jak to wszystko wygląda i wzajemnie się nie oszukujemy.

Kolejna rzecz, kolejne pytanie, przechodząc do stoczni „Gryfia", do parku przemysłowego, do stoczni „Wulkan", która podobnie jak pana posła Marchewki jest moim konikiem, dlatego że obaj jesteśmy ze Szczecina. Wobec tego żywo się tym interesujemy. Pewnie w tej sprawie fachowcy będą się jeszcze wypowiadać. Mówiąc tylko o niekonsekwencjach, zwracam uwagę na jedną rzecz. Mam pytanie do pana ministra, dlatego że przecież akceptowaliście wszystkie decyzje.

Na str. 1 dokumentu dotyczącego stoczni „Gryfia", która rzeczywiście ma 24 000 tys. zł straty, jest taki zapis: „Decyzja o sprzedaży nieruchomości zakładu w Świnoujściu zaważyła na wyniku 2020 roku, w którym to roku stocznia zgodnie z zaleceniem audytora poniosła przeważającą część wydatków związanych z likwidacją zakładu. Wydatki w tym zakresie poniesione w 2020 roku będą pokryte po wpływie środków pochodzących ze sprzedaży nieruchomości". Toż to przecież prokurator. Czy wy zdajecie sobie sprawę z tego, co wy tutaj piszecie? Może mi ktoś odpowiedzieć, przeklnę, po cholerę było w ogóle sprzedawać tę część? Po co to było? Po to, żeby osiągnąć wpływy na poziomie, jak mówią 50 000 tys. czy 56 000 tys. zł? W związku z tym proszę o informację, na jakim etapie jest sprzedaż nieruchomości, jakie są planowane wpływy ze sprzedaży nieruchomości, jakie były koszty likwidacji zakładu łącznie z kosztami pracowniczymi. Pomijam już koszty społeczne, dlatego że to najlepiej świadczy o tym, jakie macie podejście. Zostawiliście tych ludzi po prostu na bruku, w sposób bezwzględny zwolniliście ich przed świętami, co było podłe. Mówiłem to panu ministrowi Gróbarczykowi. To, co zrobiliście, było po prostu podłe i jeszcze piszecie, że wszyscy dostali ofertę pracy w Szczecinie. Tych, którzy nie wiedzą, gdzie jest morze, a gdzie jest Szczecin, jeszcze raz informuję z uporem godnym tej sprawy, że drogą lądową jest to sto kilometrów. Jeżeli ktoś ma dojeżdżać ze Świnoujścia, a nie ma jeszcze tunelu, więc trzeba się przeprawić promem, to są to trzy godziny w jedną stronę i trzy godziny w drugą stronę. W związku z tym, jeżeli ktoś ma pracować w Szczecinie, to po prostu jest to bez sensu.

Wobec tego pytanie jest takie, jaki był sens i cel ekonomiczny sprzedaży nieruchomości po tym, co tutaj piszecie. Jeżeli mamy stratę 24 000 tys. zł, a strata ta była spowodowana tym, że trzeba było zamknąć zakład, że były w związku z tym koszty, to jakie koszty rzeczywiście firma poniosła? O ile strata jest większa przez to, że zlikwidowaliśmy ów zakład? Chciałbym podkreślić, że najgorszą rzeczą jest sprzedaż majątku firmy, majątku produkcyjnego. To po prostu świadczy o tym, że nie ma żadnej koncepcji, jeżeli chodzi o zarządzanie tą spółką. Zresztą wiadomo, kto stanowi kadrę menadżerską w spółce, więc akurat wcale się temu nie dziwię.

Kolejne moje pytanie jest następujące. Oczywiście znowu jest to duch Platformy Obywatelskiej w takim kontekście, że w dokumentach podajecie nam, że w latach 2011–2015 podjęto decyzję o sprzedaży łącznie 68,5 hektara nieruchomości stoczni „Gryfia", za które uzyskano ponad 76 000 tys. zł. Absolutnie nigdy nie byłem zwolennikiem sprzedaży majątku jakiegokolwiek przedsiębiorstwa, dlatego że majątek powinien pracować, chyba że rzeczywiście jest zbędny. Wiemy, jak tutaj został sprzedany. „Gryfia" została ograbiona z majątku. Nie boję się tego powiedzieć. Wtedy jeszcze jako radny sejmiku byłem przeciwny temu, żeby majątek ten szedł pod ST3 Offshore, pod tę właśnie słynną fabrykę, ale stało się. Wtedy decydenci podjęli

taką decyzję, natomiast moje pytanie jest następujące. Ile majątku i za jaką kwotę stocznia „Gryfia" sprzedała od 2015 roku? Interesują mnie nie tylko nieruchomości, ale cały majątek. Czy był sprzedawany? Jakie wpływy z tego miała stocznia „Gryfia"?

Kolejna rzecz to dok nr 8. Proszę wreszcie o informacje, dlatego że zakładam, iż tutaj rozmawiamy już poważnie. Sytuacja jest poważna, wobec czego czas skończyć z politycznym oszukiwaniem się, że wszystko jest pięknie, że mamy podpisane umowy, że wszystko dobrze funkcjonuje, dlatego że nie funkcjonuje. Nie zaklinajmy rzeczywistości. Po pierwsze, proszę o informacje na temat tajemniczej umowa leasingu. Z kim jest podpisana umowa leasingu na produkcję doku nr 8? Podaliście, że taka umowa jest już podpisana, jest podpisany kontrakt na budowę doku. W związku z tym jest też pytanie, z kim jest podpisany kontrakt na budowę doku, z kim jest podpisana umowa leasingowa, jakie będą koszty produkcji tegoż doku. Mówię o kontraktowych kosztach produkcji. Przypomnę tylko, że jeżeli chodzi o ceny stali, wzrosły o 30%, jak wynika z informacji rynkowych, albo i więcej. Jesteście fachowcami, wobec tego wy to najlepiej wiecie. Proszę o informacje, kiedy kontrakt był podpisany, jaka jest cena kontraktowa, czy w tej chwili jest renegocjowany, jak to wygląda.

Druga rzecz to oczywiście wielkość leasingu. W leasingu musi być też jakiś wkład własny, wkład początkowy. Przy tej stracie, jaka jest, zakładając, jak wynika z doniesień stoczni „Gryfia", że dok w zeszłym roku miał kosztować 150 000 tys. czy 170 000 tys. zł – według ocen ekspertów ma kosztować 300 000 tys. zł, ale w tej umowie pewnie są wpisane jakieś koszty budowy doku. Pytanie jest o wkład własny. Kto zabezpiecza wkład własny? Ile wynosi wkład własny, jeżeli chodzi o umowę leasingową?

Jeżeli chodzi o wzrost aktywów, plan modernizacji zakłada odbudowę kapitałów własnych w latach 2026–2027. Tak zapisaliście. Chciałbym państwu powiedzieć, że generalnie jest rok 2021, w związku z tym jeżeli jest odbudowa kapitałów własnych w latach 2026–2027 oraz wzrost aktywów o 100 000 tys. zł w stosunku do końca roku 2019, to rozumiem, że macie jakiś plan do roku 2027, z którego wynika owa odbudowa o 100 000 tys. zł. Korzystając z okazji, że są prezesi stoczni, poproszę zatem, gdyż nie wiem, czy strona społeczna ma ów plan, czy w ogóle był dyskutowany, jak to wszystko wygląda, żeby dostarczyć członkom Komisji plan do 2027 roku. Chętnie zobaczyłbym, jak odbudowa o 100 000 tys. zł przez najbliższe siedem lat będzie wyglądała.

I już ostatnie pytanie co do Stoczni Szczecińskiej „Wulkan". Też można powiedzieć: „nie czarujmy się". Panie ministrze, czy ktoś, czy pan sam, pan pewnie jest zajętą osobą tak jak my wszyscy, ale czy któryś z pana urzędników pojechał do stoczni i w ogóle porozmawiał z dzierżawcami, zapytał się, co oni na ten temat myślą, jak to wygląda, jak im się tam funkcjonuje? Jeżeli jest ich 70, sugeruję zróbcie spotkanie, po prostu zaproście tych ludzi, niech wam uczciwie powiedzą, jak to wszystko funkcjonuje. Zobaczycie wtedy, że król jest nagi. Dla grupy osób po prostu zrobiliście sobie z tego piękne etaciki, finansowane z pracy tych ludzi, którzy tam są, którzy wynajmują majątek, wynajmują sprzęt. Jest pytanie pana posła Marchewki. Jak odpowiecie nam, ile jest wpływów z wynajmu, a ile jest z rzeczywistej produkcji, to wtedy będziemy mogli to oceniać.

Namawiam was natomiast, żebyście naprawdę porozmawiali z tymi ludźmi. Może trzeba zmienić strategię, może trzeba dać owym podmiotom długoterminowe umowy, dać im możliwość inwestowania na tymże terenie, dać im możliwość rozwoju, dlatego że prawda jest taka, co zresztą widać po tych wszystkich danych, że to wszystko jest bardzo płynne. Podmioty są, nie ma ich. Mówią: „to, co się dzieje w tej stoczni, to jest skandal, czynsze rosną, wszystko rośnie, my nie mamy długoterminowych umów, nie możemy tam funkcjonować, nie możemy inwestować". Może wreszcie trzeba zmienić podejście do tego, może wreszcie trzeba naprawdę dać tym ludziom szansę, żeby mogli inwestować w majątek, a jak zainwestują, to nie bać się, żeby później sprzedać im ów majątek. Po co ten majątek państwu, po co wydzierżawianie tego majątku podmiotom prywatnym? Jeżeli tam funkcjonują i chcą inwestować, to może trzeba na uczciwych zasadach ogłosić przetarg i po prostu im to sprzedać. Co tu więcej kombinować? Przyjedźcie tam. Zobaczycie pochylnie, zobaczycie, że one w ogóle nie są wykorzystane. Aż się tam prosi, żeby ktoś mógł wykorzystywać pochylnie. Chcecie zapytać, czemu nie są wykorzysty-

wane, to zapytajcie się zarządu spółki, jakie stawki proponują za wynajem pochylni. Nagle okaże się, że to jest po prostu nierentowne.

W związku z tym zwracam uwagę na to, że być może trzeba się zastanowić nad zmianą strategii, jeżeli chodzi o Stocznię Szczecińską „Wulkan". Wszystko jest już jasne, już wiemy, że promów tam – mam takie wrażenie – niestety, nie wybudujemy, chociaż bardzo bym tego chciał jako mieszkaniec Szczecina. Mam jednak wrażenie, że niestety, technicznych możliwości na wybudowanie tam promów nie ma. Być może – były takie pomysły – jest techniczna możliwość, żeby te podmioty, które tam są, produkowały jakieś części, elementy, kadłuby. To pewnie jest możliwe. Kończąc, pytanie jest takie, czy przewidujecie, żeby podmiotom, które tam funkcjonują, przedstawiać długoterminowe umowy dzierżawy minimum na dziesięć lat po to, ażeby mogły tam inwestować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie pośle. Będziemy kontynuować zadawanie pytań. Potem poproszę pana ministra oraz przedstawicieli przedsiębiorstw stoczniowych o udzielenie odpowiedzi. Następny jest pan poseł Artur Szałabawka, potem poseł Czesław Hoc i poseł Michał Urbaniak. Bardzo proszę.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Panie pośle Wieczorek, myślałem, że pan ma więcej wiary i chęci.

Przewodniczący poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Człowiek Lewicy z wiarą?

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Pan, panie pośle Marchewka, nie ma wiary, tylko ma zacietrzewienie wobec przemysłu stoczniowego. Powiem tak. Panie pośle, przecież pan dobrze wie, jak to wyglądało. We wszystkim najważniejsza jest geneza. Coś się kiedyś zaczyna. W ogóle nie chcę wspominać o przemyśle stoczniowym, o pana politycznym koledze. Przecież to się zaczęło od SLD, ale to już w ogóle pana nie dotyczy. Widzę, że stara się pan zadawać merytoryczne pytania. Doki i zlecenia, które były, niestety, za rządów Platformy Obywatelskiej i Polskiego Stronnictwa Ludowego, wydołowały to na maksa. Jak zlecenia daje się tam, gdzie są duże zyski, a to, co nie przynosi zysków, zostawia się stoczni, to zgodzi się pan poseł, że od czegoś to się zaczęło. Jest próba odbudowywania ogólnie szeroko pojętego przemysłu stoczniowego, który został, niestety, tak zdegradowany, że – trzeba przyznać – rząd Prawa i Sprawiedliwości też został tym faktem zaskoczony. Aż nie chce się wierzyć, że do takiego stanu można było doprowadzić przemysł stoczniowy w Szczecinie, gdzie Szczecin stocznią stał.

Merytorycznie pewnie pan minister będzie odpowiadał, ale jedna trzecia pracowników jednak pracuje w stoczni „Gryfia". Odprawy były dosyć duże, były to sześciomiesięczne odprawy. Dobrze pan wie, mieszkańcy, to znaczy posłowie mogą nie zdawać sobie sprawy, że Świnoujście to nie jest miasto, gdzie jest bezrobocie. Pracownicy są tam wręcz poszukiwani. Z tego, co wiem, ci pracownicy, którzy pracowali w stoczni, a nie wykazali chęci przyjeżdżania do Szczecina, pracują. Idąc natomiast do przodu, tunel będzie. Jako szczecinianin powinien pan dobrze wiedzieć, że rozpoczynamy potężną inwestycję, czyli obwodnicę zachodnią Szczecina z przeprawą tunelową Police-Święta. Akurat jako poseł to nadzoruję. Jak dotychczas wszystkie inwestycje drogowe jakoś nam się udają, a są to potężne inwestycje. Przybliżenie będzie wtedy bardzo znaczące, natomiast zgadzam się, że w tej chwili ciężko jest pracownikom dojeżdżać.

Uważam, że słowa pana posła Marchewki, który, nie rozumiem... Pana posła Marchewkę wysłano jako... Pan jako mój kolega radny ze Szczecina nie zajmował się przemysłem stoczniowym, to nie pan osobiście go niszczył. To pana formacja go zniszczyła, można powiedzieć, do cna. Teraz jest pan posłem, którego wypuszczają, żeby pan mógł atakować to, co próbuje naprawić rząd Prawa i Sprawiedliwości. Jest cholernie ciężko, jest cholernie ciężko. Co chwilę napotyka się na wielkie przeszkody. Naprawdę zniszczyć, zlikwidować pewną rzecz czasami można w pięć minut, natomiast odbudowuje się

latami. Autentycznie tutaj przyznaję, że zaskoczyła nas skala degradacji, która nastąpiła w przemyśle stoczniowym.

Nie będę się wypowiadał, tylko powiem tak. Panie pośle, nie wstyd panu za świństwo, które razem z posłem Nitrasem zrobił pan w momencie, kiedy produkowaliśmy osiem wysoko technologicznie zaawansowanych lodołamaczy, które są naprawdę mega nowoczesnymi maszynami? Rozpuszczał pan kłamliwą narrację, że były klejone taśmą, że gdyby taśma puściła, to by się zatopiły. Przecież pan dobrze wie, że są to bardzo nowoczesne statki. Od tego zaczynamy. Zrobiliśmy je od początku do końca. Pan poseł Wieczorek nie może spoczywać na laurach, mówiąc, że stocznie szczecińskie to tylko kadłuby, że nic więcej nie są w stanie zrobić. Jak nie będziemy sobie stawiali wyzwań, a takim wyzwaniem były lodołamacze, które są specjalistyczne... Chciałbym, żebyście państwo zobaczyli, jak owe statki wyglądają. Są to mega specjalistyczne, nowoczesne statki. To nie jest tak prosto w stoczniach, w polskich stoczniach po tym, co nastąpiło, wybudować od początku do końca taką jednostkę, ale udało się.

Słowa pana i pana Nitrasa zaszkodziły stoczni, dlatego że to idzie w świat. Wasza wypowiedź o taśmach, o klejeniu poszła w świat. Czy naprawdę możemy przez chwilę spróbować przemysł stoczniowy odbudowywać? Wiem, że nie rządzicie, ale chodzi o to, żebyście nie szkodzili, żebyście podchodzili także z wiarą. Do kampanii jeszcze są dwa lata. Mieszkańcy nas rozliczą, za prąd też nas rozliczą, ale panie pośle Marchewka, chyba zależy panu na tym, żeby przemysł stoczniowy zaczął w mieście funkcjonować, dlatego że dobrze pan wie, że do strzyżenia pudli się nie nadaje. Szczecin to nie jest miasto, gdzie stoczniowcy mają strzyc pudle. To jest miasto morskie, to jest miasto gospodarki morskiej. Wszystkim nam jak tutaj siedzimy, czy jesteśmy w opozycji czy akurat rządzimy, zależy na tym, żeby odbudować to, co zostało zniszczone. To nie była wypowiedź merytoryczna tylko bardziej emocjonalna.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję, panie przewodniczący. Mam prośbę do posłów opozycji, żebyście nie krytykowali rządzących i władzy PiS, tylko żebyście jednak dali im wyjść z sześcioletniego szoku poznawczego. Sześć lat i nie mogą się z niego otrząsnąć. Ad vocem, pan poseł przewodniczący Marchewka.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie pośle, odnosząc się do pana, gdyż kilka razy zwrócił się pan do mnie, powiem panu i potwierdzę, że tak, zależy mi, jak i wszystkim tutaj, na tym, żeby przemysł stoczniowy w stoczni funkcjonował. Myślę, że najlepszym sposobem na realizację tego celu jest usunięcie pana kolegów od zarządzania owym przemysłu. Jeżeli mówi pan o tym, co było ileś lat temu, to chcę panu powiedzieć, że w mojej wypowiedzi powoływałem się tylko na najnowsze, bieżące dokumenty dotyczące sytuacji finansowej, pokazywałem panu porównanie piątego roku waszej władzy z szóstym rokiem waszym władzy, kiedy strata netto zwiększyła się z niecałych 9000 tys. do 23 000 tys. zł. Jeżeli chce mi pan powiedzieć, że po pięciu latach waszej władzy nie macie żadnej obrony, żadnego argumentu na to, żeby uzasadnić, dlaczego tak się stało, tylko rzuca pan bezpodstawne oskarżenia, to bardzo pana proszę, żeby w rzetelny sposób zapoznał się pan z dokumentami, które zostały przygotowane zresztą przez zarząd stoczni, czyli między innymi przez pana politycznego kolegę. Kwestia dotycząca wspaniałego lodołamacza, o którym pan mówił słowa, które przytoczyłem, że na wynik stoczni, na sprzedaż negatywny wpływ miał właśnie realizowany kontrakt na budowę czterech lodołamaczy, są w dokumentach przygotowanych przez zarząd stoczni. To nie jest moja ocena. Przytoczyłem to.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Chciałbym, żeby pan się z tym zapoznał.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję, panowie przewodniczący.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Zostawię to panu.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Nie. Panowie przewodniczący, chciałbym, żeby goście też się wypowiedzieli, a mam jeszcze zapisanych dwóch posłów. Bardzo proszę, pan poseł Czesław Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Panie przewodniczący, dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, nawiązując do uwagi pana przewodniczącego Sawickiego, jak również moich przedmówców z opozycji, z totalnej opozycji – sami tak siebie nazwali totalną opozycją – myślę, że być może o czymś nie wiemy, panie przewodniczący, być może jest jakaś specjalna utajniona premia. Odnoszę wrażenie, że czas przemowy jest ważny. Jest chyba taki podział: krytyka, oczernianie, czarnowidztwo i defetyzm. Prawdopodobnie macie jakieś utajnione premie za przemówienia. Oczywiście też się powtórzę, wiem o tym, że wilczym, zbójeckim prawem opozycji jest krytykowanie. Ale ciągłe krytykowanie? Gdzie jest powaga? Gdzie jest wiarygodność? Gdzie jest państwa odpowiedzialność? Gdzie jest odpowiedzialność, wiarygodność? Pierwszy przedmówca mówi nam, że jeden prezes przechodzi z jednej firmy do drugiej. Przypomnę, że pan minister skarbu państwa, minister Aleksander Grad przyczynił się do likwidacji stoczni. I co potem? Potem został prezesem Polskiej Grupy Energetycznej, gdzie ponoć według różnego rodzaju prasy zarabiał po 140 tys. zł miesięcznie. Miał prezesurę Polskiej Grupy Energetycznej i Polskiej Grupy Energetycznej Energia Jądrowa, gdzie przez półtora roku nawet nie dokonał ewentualnej lokalizacji pierwszej elektrowni jądrowej w Polsce.

I wy śmiecie mówić o tym, że ktoś tutaj kugluje, ktoś tutaj manipuluje? Wy jesteście mistrzami manipulacji i kuglarstwa. Nikt was nie prześcignie. Machiavelli byłby u was tylko sługą albo służącym. To jest po prostu coś niewiarygodnego, żeby zniszczyć stocznie, pogrzebać całkowicie stocznie i potem praktycznie mówić: „jak to, przecież oni reaktywują stocznie, przemysł stoczniowy w Polsce odbudowuje się, staje na nogi, a przecież to niemożliwe, przecież my tak zniszczyliśmy, że on w ogóle nie powinien powstać na nogi, absolutnie, jakim prawem, jakim prawem Prawo i Sprawiedliwość reaktywuje przemysł stoczniowy, przecież my mieliśmy go zniszczyć doszczętnie".

Jak mówił pan poseł Szałabawka, oczywiście z całym szacunkiem dla psich fryzjerów, z największym szacunkiem, ale przecież wypędzaliście wszystkich specjalistów właśnie na takie funkcje. Mało tego, mówi pan, panie pośle, że trzeba dojeżdżać sto kilometrów. Oni wszyscy musieli wyjechać za granicę, dlatego że wygoniliście na bruk 4000 ludzi, wyrzuciliście nie patrząc na to, czy jest Boże Narodzenie, czy nie. Wszystkich wyrzuciliście, do tego jeszcze kooperantów, praktycznie 10 tys. ludzi. Tego nie pamiętacie, a teraz mówicie: „jak państwo ratujecie teraz stocznie?". A jak wy ratowaliście stocznie? Specustawą. Zrobiliście specustawę, praktycznie dokonaliście mordu na wszystkich, na całym przemyśle stoczniowym. Teraz się dziwicie. Teraz bardzo was to boli, boli was, że przemysł stoczniowy staje na nogi, że uzyskujemy, łapiemy wiatr w żagle.

Morska Stocznia Remontowa „Gryfia" jest już na plusie, ma kontrahentów z Norwegii, z Holandii, koncern Kawasaki nawiązał kontakt. Napęd hybrydowy, nowoczesne, innowacyjne kwestie, lodołamacze, lodołamacz czołowy „Puma", dwa, trzy liniowe do rozbijania zatorów lodowych śryżowych dla RZWG w Gdańsku. Idziemy do przodu, rozwijamy się, trzymajcie kciuki, podpowiadajcie, czasami krytykujcie, ale to musi być konstruktywne, musi być prawidłowe, takie, które odnosi się do rzeczywistości. Nie możecie być źli za to, że odbudowujemy przemysł. Niestety, cały czas im gorzej, to dla was tym lepiej. Tak nie wolno, tak nie można. Pan poseł Szałabawka powiedział, że za dwa lata mieszkańcy i obywatele Polski nas rozliczą. Jeżeli źle postępujemy, to nas rozliczą, ale my chcemy, mamy wiarę, mamy też siłę, mamy wiarę, chcemy.

Nawet przedwczoraj jak uczestniczyłem w oddaniu „Manata" dla RZGW w Gdańsku, składałem gratulacje panu prezesowi Krzysztofowi Zarembie. Mówiłem: „tak trzymać, idziemy do przodu". A was to bardzo boli, was to boli bardzo. Właśnie nie przyjmujecie rzeczywistości, realnej rzeczywistości, pozytywnej rzeczywistości. Chcecie czarnowidztwa defetyzmu, chcecie oczerniania. Wy z tego żyjecie, wy z tego czerpiecie, wy się tym

po prostu karmicie. To jest niedobre i nieładne, z punktu widzenia lekarskiego to jest nawet, powiedziałbym, patologiczne.

Teraz powiem, co było przedtem z MSR „Gryfia". Była to firma wydmuszka. Wypożyczaliście wszystko. Za doradztwo, panie pośle Wieczorek, płacono wtedy 2000 tys. zł. Za jakie doradztwo? Za to, jak zniszczyć stocznię płacono 2000 tys. zł dla doradców. Były firmy, konsulting, wszyscy pracownicy pracowali w outsourcingu, nikt tam nie pracował, tylko wszyscy byli wynajmowani z zewnątrz. Było to wtedy wiarygodne? Było to prawidłowe? Było to polskie, patriotyczne?

Demolka była totalna. Nabrzeże Kaszubskie zdemolowaliście całkowicie. Na jeden metr kwadratowy miało tam być 1,2 tony naparcia, a wy zrobiliście 3 tony tak, że praktycznie potem nie można było tam nic posadowić, żadnego normalnego dźwigu, dlatego że bano się, że to wszystko się osunie. Zdegradowaliście, powiem, że może nawet i specjalnie, po to, żeby potem sprzedać, żeby był spokój, żeby sprzedać za grosze. Teraz mamy pełny portfel zamówień, jeżeli chodzi o MSR „Gryfia". Tak, właśnie pełny portfel zamówień. Mamy 463 pracowników, umowy stałe, kontrakty, specjalny system premiowania.

Oczywiście jeżeli mówimy o lodołamaczach, są to także wielozadaniowe, wielkie, specjalistyczne statki, dlatego że przecież mogą służyć jako holowniki, mogą służyć jako okręty ratownicze SAR. Przypomnę wam, że za czasów PO-PSL zwolniliście 1200 osób. Mówię o „Gryfii".

Stocznia „Wulkan" już zaczyna ciąć blachy, a więc inwestycja idzie, idziemy do przodu. Teraz będzie największy dok na Bałtyku. A więc miejcie wiarę, też pomagajcie, nie wiem, wspierajcie, oczywiście na końcu możecie powiedzieć: „tak, rzeczywiście nie ma", ale dajcie jeszcze... Nie wiem, nie mówię już o szansie. Po porostu widzicie to, co się dzieje, zaczynamy budować, schodzą lodołamacze, schodzą remonty, zawieramy kontrakty z Holandią, z Norwegią, z koncernem Kawasaki. A więc idziemy do przodu, nie bójcie się tego, przezwyciężcie w sobie parcie na to, że im gorzej tym lepiej. Tak nie może być. Polskość to jest świętość. Dla was również tak powinno być. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję. Dziękuję, panie pośle, za wzniosłość, nie wiem natomiast, dlaczego pan mówi, że ja coś krytykuję. Niczego krytycznego tutaj nie powiedziałem. Wręcz odwrotnie, kraj w rozkwicie, znakomicie. Stoczniowcy zaraz powiedzą, jak to jest. Więc proszę mnie nie łączyć z jakąś totalną opozycją i nie oskarżać o krytykę. Wręcz nawoływałem opozycję, żeby nie jątrzyła, nie krytykowała, skoro jest tak dobrze. Bardzo proszę, pan poseł Urbaniak.

Poseł Michał Urbaniak (Konfederacja):

Dziękuję za głos. Z pewnym zażenowaniem siedzę sobie tutaj w kącie i słucham tego, jak się państwo przerzucacie z jednej strony na drugą tym, kto jest bardziej winny. No cóż, w zasadzie można skonstatować to tak, że każdy po trochu. Chciałbym natomiast przejść bardziej do tego, o czym tutaj dzisiaj rozmawiamy, a więc w ogóle do działania stoczni. Chciałbym skupić się na dwóch, czyli na Stoczni Wojennej oraz stoczni „Nauta". Kiedy czytam sobie informacje, które tutaj mamy, zastanawia mnie jedno, a mianowicie czy w zasadzie w obu przypadkach jest wizja, gdzie te stocznie ostatecznie miałyby być. W przypadku Stoczni Wojennej wiemy, że tutaj będą realizowane zadania związane z Miecznikiem, że stocznia będzie miała jakieś finansowanie, jakieś konkretne dochody. Zastanawia mnie, jakie konkretnie aktywa są uznane za aktywa zbędne, czyli aktywa, które stocznia może sprzedać w celu pozyskania np. dodatkowych środków, co tutaj jest opisane, bądź po to, żeby nie ponosić kolejnych kosztów w związku z owymi aktywami. Analogicznie interesuje mnie to także w przypadku „Nauty", ponieważ w jednym i w drugim przypadku mamy spore problemy dotyczące w ogóle efektywności działania stoczni.

Jeżeli chodzi przede wszystkim o „Nautę", chwilę spóźniłem się na posiedzenie Komisji, więc nie wiem, czy to już padło. Jeżeli tak, proszę tylko o przypomnienie, jeżeli nie, proszę po prostu o konkretną liczbę, jak wysokie zadłużenie dzisiaj ma Stocznia Remontowa „Nauta". Sam słyszałem o różnych liczbach, i to naprawdę zatrważających.

Chodzi jeszcze o kwestię dotyczącą pozyskania nowych kontraktów. Jeżeli chcemy produkować w stoczniach, to musimy skądś brać kontrakty, skądś musimy brać możliwo-

ści sprzedaży nowych jednostek, czy to statków, czy to okrętów. Wyczytałem, że w Stoczni Remontowej „Nauta" w 2020 roku został zamknięty segment, zakład nowych budów. Bardzo mnie to martwi, ponieważ w tym wypadku jest pytanie, co dalej. Czy działy handlowe w stoczniach w ogóle działają? Czy mają określone jakieś kierunki, w których chcą podejmować aktywność związaną właśnie z pozyskaniem kontrahentów? Wydaje mi się, że bez tego żadna stocznia w Polsce nie będzie działać. Nie będzie działać, jeżeli nie będzie polegała też na powszechnym rynku, a nie tylko na zamówieniach rządowych, dlatego że zamówienia rządowe kiedyś mogą się skończyć, sytuacja może się zmienić, co widzieliśmy już kilkukrotnie, i co też spowodowało, że np. Stocznia Wojenna, wcześniej Stocznia Marynarki Wojennej, jest w takim stanie, w jakim jest. Jest to brak konsekwencji w wykonywaniu tych programów i projektów, które były zamawiane. A zatem poproszę o odpowiedź na moje pytania.

Nie chcę już wchodzić tutaj w te żenujące przerzucania się z prawej do lewej tym, kto jest bardziej winny. Jakbyśmy spojrzeli na to historycznie, to wszyscy państwo będziecie mieli coś na sumieniu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Jeszcze pan poseł Łącki się zgłosił. Bardzo proszę państwa posłów o kończenie już udziału w dyskusji, dlatego że chciałbym, żeby goście też zabrali głos.

Poseł Artur Łącki (KO):

Dlatego czekałam do końca, panie przewodniczący, ponieważ w ogóle nie miałem ochoty brać udziału w przekrzykiwania pana posła Hoca w sprawie tego, czyja jest wina. Chodzi mi tylko o jedno krótkie merytoryczne pytanie. Zostało ono sprowokowane odpowiedzialnością, o której pan poseł Hoc mówił. W ramach odpowiedzialności za Polskę, za kraj, za Marynarkę Wojenną chciałbym się dowiedzieć, co się dzieje z ORP „Lublin", który stoi w stoczni „Gryfia".

Przypomnę dwa zdania historii. Około dwa lata temu okręt został wprowadzony do stoczni „Gryfia", miał być zrobiony remont, nie wiem, za jakie pieniądze, dlatego że nigdy nie zostało to powiedziane. W kwietniu zeszłego roku popełniłem interpelację na ten temat, pytając, co się dzieje z ORP „Lublin". Pan minister, wiceminister obrony narodowej, odpisując mi na interpelację napisał, że remont ma być skończony do 15 marca 2021 roku, ale ze względu na to, że pewne rzeczy nie były robione w terminie, od 1 grudnia 2020 roku naliczane są kary umowne w wysokości 0,5% kontraktu. Patrząc na to, że statek nadal stoi w stoczni „Gryfia", co oznacza, że remont nie został skończony, znając podstawy matematyki, jeżeli jest to 0,5%, musimy mieć dwieście dni, żeby się skończył kontrakt. Według moich wyliczeń, 16 lipca stocznia „Gryfia" musiała oddać wszystkie pieniądze, które pozyskała z kontraktu. Od 16 lipca płaci dodatkowo ze swoich pieniędzy. Czy jest to dobre wyliczenie, czy nie? Pytam teraz kogoś odpowiedzialnego za stocznię „Gryfia". Nie mówię o prezesie. Chciałbym dostać odpowiedź od ministerstwa, co się dzieje z ORP „Lublin", ile stocznia „Gryfia" straciła na remoncie oraz jakie kary umowne zapłaciła do tej pory. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Myślę, że panowie posłowie wyczerpali już swoją rundę. Bardzo proszę zaproszonych gości o zgłaszanie się.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Sekundkę.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Nie, nie, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Ale panowie posłowie...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie ministrze, znam tę taktykę, najpierw posłowie, później ministrowie, a potem nie mamy czasu. Nie. Po to zaprosiliśmy gości, żeby także się wypowiedzieli.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Czyli najpierw posłowie, potem strona społeczna, a dla ministra i dla panów prezesów nie będzie czasu.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pan minister się wypowie. Mam czas do rana. Proszę bardzo. Nie widzę problemu.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Dobrze.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Wszystko po kolei.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Trzymam za słowo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę. Proszę, zgłaszamy się i przedstawiamy.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Panie przewodniczący, panie i panowie i posłowie, szanowni goście, pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski.

Oczywiście przeanalizowałem wszystkie dokumenty, które tutaj dostaliśmy. Muszę powiedzieć, że pomimo tego, że są w nich liczby, to jednak dokumenty są zrobione dosyć niechlujnie. Nie ma w nich podstawowych rzeczy, natomiast część już widać. Pierwsza sprawa jest taka. Mówię w tym momencie o stoczni „Gryfia". Jeżeli państwo zobaczycie wyniki na sprzedaży, które są ujemne, a minus bardzo mocno rośnie, to znaczy, że stocznia na swojej bazowej działalności w ogóle nie osiąga przychodów dodatnich, czyli generalnie traci na remontach. Jest to prosta sprawa. Faktury sprzedażowe minus faktury kosztowe powinien wyjść plus. Na tej podstawie powinny być robione wszelkiego typu kalkulacje remontowe. Dlaczego jest minus? Czy to znaczy, że jest stosowany dumping, czy to znaczy, że ceny są za niskie? Czy też nie potrafimy wyciągnąć z rynku odpowiednich stawek? To jest jedna sprawa.

Druga sprawa. Widzimy też kredyty, które są dawane na bieżącą działalność „Gryfii". Jeżeli „Gryfia" nie jest w stanie zarobić na bieżącej działalności, żeby mieć plus, to w tym momencie, jak rozumiem, kredyty są po to, żeby ją wesprzeć. Kilka osób, niestety, użyło takiego sformułowania na temat naszej stoczni, że jest to zakład budżetowy. Niestety, całkowicie się to zgadza, albowiem stocznia bez pomocy państwa dzisiaj nie byłaby w stanie funkcjonować. Mówienie o planie naprawczym, który polega, proszę państwa, na zamykaniu stoczni w Świnoujściu, która znajduje się w najlepszej lokalizacji jako stocznia remontowa w zachodniopomorskim, dlatego że przypomnę państwu, że Szczecin faktycznie jest sześćdziesiąt pięć kilometrów od linii brzegowej, wobec czego statki muszą wchodzić głęboko, a więc Świnoujście jest najlepszą lokalizacją, mówienie o budowaniu doku w Szczecinie, który nie jest dobrą lokalizacją dla doku, dlatego że Szczecin jest płytkim portem w stosunku do portu w Świnoujściu... Najlepszą lokalizacją, proszę państwa, dla doku, który jest potrzebny, co od razu powiem, jest Świnoujście. W latach 80., faktycznie za PRL-u, kiedy ludzie więcej wiedzieli o gospodarce morskiej niż obecnie – mówię o Warszawie –było planowane posadowienie dużego dwustumetrowego doku pod obsługę statków. Pozostało palowanie. Oczywiście pale, cały ten projekt, to wszystko jest do wyrzucenia, ale sama idea postawienia dużego doku w Świnoujściu jest jak najbardziej uzasadniona.

Kolejną sprawą jest sprzedaż terenu w Świnoujściu. Po likwidacji stoczni, która została całkowicie zlikwidowana, łącznie z tym, że nawet pomnik, na którym stała śruba, został ostatnio zniszczony, co znaczy, że ma nie zostać kamień na kamieniu – taka jest nowa polityka – ludzie stracili pracę. Duża część ludzi pracuje w Niemczech, sprząta domy, pracuje jako ogrodnicy, dlatego że nie ma pracy w branży przemysłowej w Świnoujściu. Mówienie o dojeżdżaniu to jest w ogóle kpina, oczywiście z tych ludzi.

Proszę państwa, trzeba rozróżnić sprzedaż majątku stoczni, w ogóle sprzedaż firmy właścicielowi, uzyskanie za to środków oraz legalną pomoc udzieloną w ten sposób, że środki te można wykorzystać do dalszej działalności, a kiedyś tam w przyszłości, kiedy firma odbije się od dołka, faktycznie tereny te wykupić. Jest to jedna metoda ratowania przedsiębiorstwa. Proszę państwa, po drugie, pamiętajmy, iż przetarg na teren, który jest w Świnoujściu, wygrała firma norweska, ta zła firma zagraniczna. Wobec tego już nie będzie możliwości odzyskania go. Jest to sabotaż gospodarczy. Pozbywamy się najlepszej lokalizacji stoczniowej w zachodniopomorskim, pozbywamy się stoczni remontowej, która jest elementem bezpieczeństwa portu Świnoujście. Nie ma portu, proszę państwa, bez stoczni remontowej, albowiem zdarzają się kolizje, pożary, straty sztauerskie, kiedy statek musi natychmiast wejść na dok, dlatego że jeżeli nie wchodzi, to tonie i blokuje port. Były takie sytuacje również Świnoujściu. Jest to taka rzecz.

Następna sprawa dotyczy doku. Czytam w opracowaniu, że jest podpisana umowa na budowę doku. Jest, proszę państwa, podpisana umowa na leasing doku. Proszę państwa, powiem tak, skoro do dzisiaj nikt nie zna wartości owego środka produkcyjnego, nie ma takiej osoby w Polsce, w Europie, na świecie, która jest w stanie powiedzieć, ile dok będzie kosztował, wobec tego o jakiej umowie mówimy? Przecież każda umowa leasingowa, każda umowa, zawiera pierwszą rzecz, czyli opis środka, wartość środka. Wartości nie ma.

Pan minister Witkowski spotkał mnie na stoisku PRS-u na ostatnim BALTEXPO. Pytałem się wyraźnie PRS-u, czy jest zatwierdzona dokumentacja techniczna doku. Padła odpowiedź, że nie jest zatwierdzona. Skoro nie ma zatwierdzonej dokumentacji, skoro PRS jeszcze wciąż wraz z projektantem wprowadza zmiany konstrukcyjne doku, to o jakim paleniu blach mówimy? Blachy mają być cieńsze, grubsze, takie czy inne? Nie zaczyna się palenia blach, kiedy nie ma się pełnej specyfikacji elementów, albowiem blachy tnie się w ten sposób, że kładzie się arkusz blachy i następnie dokonuje się optymalizacji procesu cięcia, żeby z danego arkusza powstało jak najwięcej elementów. Najgłupszy stoczniowiec to wie. Niezależnie, czy było to robione plazmowymi przecinakami czy palnikami, zawsze tak się robiło. To co my wycinamy, czego elementy?

Kolejna sprawa jest następującej treści. Proszę państwa, dok, tak jak promy w Szczecinie, nigdy nie powstanie, nie dlatego że ktoś jest temu przeciwny i że nie jest on w ogóle do niczego potrzebny. Chodzi o metodę tworzenia doku znowu bez zrobionej dokumentacji, znowu bez konkretnego kosztorysu, w tej chwili bez umów z podwykonawcami. Według mojej wiedzy, żaden podwykonawca, jeżeli chodzi o firmy, które mają spawać, do tej pory nie podpisał umowy.

Proszę państwa, następna rzecz. Jak ma być finansowany dok, którego koszt leasingu będzie wynosił mniej więcej kilkanaście milionów rocznie? Wartość doku w tej chwili z 250 000 tys. zł wzrosła do 400 000 tys. zł – są to lekkie kalkulacje – dlatego że cena stali wzrosła dwa razy plus dochodzą inne koszty. Sama głębia dokowa to około 100 000 tys. zł. Jest pytanie, czy robić ją w Szczecinie czy strategicznie w Świnoujściu. Ja bym zrobił w Świnoujściu, gdybym patrzył na to biznesowo. Skoro faktycznie mamy takie rozbieżności, skoro tak naprawdę w tej chwili sama metoda łączenia sześciu sekcji na wodzie przy pomocy kesonów też jest bardzo mocno wątpliwa – fachowcy mówią, że się nie uda – to zastanawiam się, co my budujemy. Budowaliśmy już promy. Wcześniej budowaliśmy całe stado łodzi podwodnych, nie zapominajcie państwo o tym, że też pływają w Marynarce Wojennej.

Następna bardzo ważna rzecz. Wyjeżdżając dzisiaj rano pojechałem do „Gryfii". Codziennie jeżdżę, przyjeżdżam tam trzy, cztery razy. Stoi jeden statek, nazywa się B GAS MARGRETHE. Statek stoi w doku nr 5, największym doku „Gryfii". Statek ma niecałe 100 metrów. Bez problemu powinien stać w doku nr 3. Dlaczego wstawiono go do doku nr 5? Mieliśmy w piątek incydent pod tytułem „przekazanie lodołamacza". Ogromny lodołamacz o wartości 15 000 tys. zł, najprostsza jednostka, jaką w ogóle można budować w stoczni. Liczba osób, które dzieliły się tym sukcesem do mediów była większa jak wielkość lodołamacza. Z tyłu był podstawiony statek Polskiej Żeglugi Morskiej, nazywający się „Isadora", który dzień wcześniej był przestawiony z terenów stoczni szczecińskiej, był przeholowany na koszt Polskiej Żeglugi Morskiej, i postawiony z tyłu, żeby było tło

dla pana ministra Gróbarczyka. Samo przeholowanie to kilka tysięcy dolców. Jeden dzień takiego ostatku kosztuje 30 tys. dolarów. Statek wyszedł dopiero na drugi dzień po całej inscenizacji. Proszę państwa, to są szopki.

Jeżeli chodzi o lodołamacze, przedstawiłem dokumenty, filmy, wszystkie rzeczy. Najwyższa Izba Kontroli w tej chwili prowadzi kontrolę. Jest tutaj na sali pan Trzeciakowski, który wtedy był prezesem. Doskonale zna całą sprawę. Dzień wcześniej 26. rolkami taśmy oklejono niegotowy kadłub, który był pospawany w taki sposób, że PRS tego nie zatwierdził. To nie była prawda, co powiedział pan minister Gróbarczyk. To był skandal. Malowano lodołamacz na rdzę, na taśmę i na niepospawany kadłub. Taka jest prawda. Proszę pozwać mnie do sądu, jeżeli uważa pan, że kłamię. Pozwaliście, nie wygraliście, przepraszam.

Teraz jeszcze jedna bardzo ważna sprawa, o której chciałem powiedzieć. To jest to. Powiem jeszcze państwu, że z mojej wiedzy wynika – pan Trzeciakowski może powiedzieć albo może się nie zgodzić – że dzisiaj do końca tego roku „Gryfia" nie ma kontraktu, na planie dokowym nie jest widoczny żaden statek, który kwalifikuje się na dok nr 5. Może się pojawi, ale nie ma. Normalna stocznia remontowa ma kolejkę na rok, jest kolejka statków, które czekają na doki. Tak się robi biznes stoczniowy. Musi być kolejka statków do remontu. Nie ma tego, proszę państwa. Byłem, sprawdzałem, robię codziennie zdjęcia. Jak znowu ktoś mnie pozwie do sądu i będę musiał coś wykazywać, to muszę to pokazywać. Wchodzicie państwo na stronę Marine Traffic i widzicie państwo ruch. Dzisiaj, w tej chwili stoi jeden statek na doku nr 5, malutki statek, dwa takie statki weszłyby na dok nr 5.

To tyle. Uważam, że sytuacja w „Gryfii" jest na tyle poważna, dlatego że w tym roku też będzie wynik na około minus 20 000 tys. zł, lekko licząc, że powinniśmy dojść do konsensusu, jak ratować branżę remontową w zachodniopomorskim. Teraz nie ma czasu na przekrzykiwanie się, kto co zabił albo kto co zniszczył, kto jest mordercą stoczni, dlatego że mogę podać z nazwiska, kto jest mordercą stoczni Świnoujście. Nie może być takiej sytuacji, że prezes stoczni, politolog, bez oglądania stoczni w Świnoujściu zamyka cały zakład. Zaremba ani razu nie był w stoczni w Świnoujściu. W tej chwili tak naprawdę musimy znaleźć metodę, a są metody, jak uratować branżę remontową w Szczecinie, dlatego że to są miejsca pracy, to nie jest tylko Świnoujście, to jest cały Szczecin.

Stocznia Szczecińska „Wulkan". Ostatnie zdanie, kończę, przepraszam. Proszę państwa, był to park przemysłowy, inkubator przedsiębiorczości, który brał kredyty, brał środki unijne. W czasie od 2016 roku nie widzieli ani grosza środków unijnych. Dlaczego? Przecież trzeba to budować.

Kolejna sprawa to są wyniki. Tak samo minus 3400 tys. zł. I ostatnia sprawa. Wróciła sprawa sądu odnośnie do siatkarzy. Klub Piłki Siatkowej Stocznia Szczecin. W tej chwili grozi kilkanaście milionów do zapłacenia Szczecińskiemu Parkowi Przemysłowemu, czyli Stoczni Szczecińskiej „Wulkan". Za każdym razem nie możemy kontynuować działalności na minusie i dopłacać ze Skarbu Państwa, z podatków, z pieniędzy, nie możemy dołować rynku w ten sposób, że będziemy dopłacać do nierentownych stoczni. Trzeba to po prostu sprywatyzować. Nie ma wyjścia. Zgadzam się z panem posłem Wieczorkiem, że faktycznie trzeba dokonać prywatyzacji, dać majątek ludziom, żeby zarabiał, a nie, proszę państwa, mamy taką oto sytuację, że prywatne firmy stoczniowe, remontowe w Szczecinie działają wyśmienicie, remontują nawet jednostki Marynarki Wojennej, podczas gdy „Lublin" jest remontowany cztery lata i w tym roku jego remont jeszcze się nie skończy. Nie możemy dopuścić do tego, żeby majątek był marnowane, a stocznie ze Szczecina jeździły na remonty dokowe do Trójmiasta, żeby tam wynajmowały doki. Tutaj doki oczywiście są całe obłożone, tylko nie ma statków. I to są fakty. Możemy się przekrzykiwać, mówić różne rzeczy, ale uważam, że dość politycznego bicia piany. Skupmy się na tym, jak ratować stocznie remontowe, nie jako państwo, tylko generalnie jako branża. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję panu Zahorskiemu. Kto jeszcze z państwa chciałby zabrać głos? Nie ma chętnych. Proszę, panie ministrze. I po co była ta awantura? Pan minister ma głos.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Dziękuję bardzo. Jeżeli pan przewodniczący ma taki dobry humor, to znaczy, że branża całkiem nieźle funkcjonuje. Sarkazm, uwagi, ale dobrze, zmierzymy się z problemem, z pytaniami. Bardzo za nie wszystkie dziękuję. Większość pytań, niestety, szanowni państwo odnosi się do wrażeń, emocji, wpisów na Facebooku i prywatnych wojenek, ale jedno zagadnienie, nad którym warto się pochylić, to strategia i wizja.

Otóż podstawą wdrażanego planu modernizacji Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" i Stoczni Szczecińskiej „Wulkan"... We wdrażaniu każdego planu, w jego realizacji zawsze jest pewna ewaluacja. Czasem warto zastanowić się, zatrzymać, popatrzeć w tył, co się udało zrobić. Jeżeli ktoś chce porównywać rok do roku i obarczać nas odpowiedzialnością za sytuację, w której dany wynik jest ujemny, a nie widzi całości, to w takim razie powinniśmy popatrzeć na wyniki z lat 2016–2021, jeżeli chodzi zarówno o remonty, jak i o ówczesne ceny energii, jak i o zatrudnienie, jak i o sytuację w skali makroekonomicznej albo sytuację w zachodniopomorskim.

Podstawą planu strategicznego, o którym mówiłem, jest położenie nacisku na inwestycje, rozbudowę i koncentrację majątku w celu poprawy konkurencyjności i efektywności, a państwo mi pokazujecie, wyciągacie poszczególne liczby i cyfry, etapujecie tym sejmową Komisję i opinię publiczną, mówiąc, jak to jest źle. Dostrzegacie drzewa, a nie dostrzegacie całego lasu, który wcześniej podpaliliście w sposób nieprawdopodobny. Zanim rzeczywiście oddam głosy przedstawicielom spółki, powiem, że jedno wybrzmiewa ze wszystkich wystąpień oprócz wystąpień posłów Szałabawki i Hoca. Polski przemysł stoczniowy trzeba obrzydzić, pokazać go z taśmą klejącą, rechotać ze stępki, powiedzieć, zrobić kilka materiałów dla zaprzyjaźnionej telewizji albo jak powiedział mój bezpośredni przedmówca, pojeździć codziennie, porobić zdjęcia, gdzie nie ma czegoś na doku. Panie przewodniczący, rzeczywiście po sześciu latach cały czas jesteśmy zdumieni. Ciężko wyjść z owego zdumienia. Jak można dzisiaj oczekiwać od nas sukcesów, oczekiwać od nas świetnych wyników, kiedy przez osiem lat to wszystko się rozwalało?

Z dzisiejszego posiedzenia Komisji wynika też, że najlepsze jest to, co jest zagraniczne, co jest prywatne, że poszczególne firmy świetnie sobie radzą, zatrudniając pewnie kilka osób na umowach śmieciowych, a państwowe jest złe, nie nadaje się. Będziemy robić promy w Polsce? Nie żartujcie. Jakieś małe lodołamacze to jest to, na co tylko was stać, ale nawet lodołamaczy żeście państwo nie zrobili. Stąd moja konfuzja. Już oddaję głos. Jeden poseł mówi, że lubi sobie poklikać po Internecie i stąd czerpie wiedzę na temat kadry menadżerskiej w spółkach Skarbu Państwa i w stoczniach. Drugi w radiu usłyszał prezesa stoczni, do którego pała żywą nienawiścią i stąd ma... Jakiś biegły rewident zrobił wyliczenie rok do roku, a nie całości przedsiębiorstwa. Jeden dok jest zajęty. Bardzo często jestem w Szczecinie zarówno w stoczni „Wulkan", jak i w Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia". Portfel zamówień jest duży. Minister oddaje lodołamacze. Źle. Zapowiadamy budowę doku, czyli inwestycję w oparciu o państwowy przemysł stoczniowy. Też źle. Winny jest tunel, którego nie ma, którego też nie można było zrobić przez czterdzieści lat. Teraz jest budowany. To też jest źle.

Szanowni państwo, to wszystko jest grubymi nićmi szyte. Dopiero na koniec wypowiedzi mojego poprzednika zrozumiałem, o co chodzi w tym wszystkim, o co chodzi w tym posiedzeniu Komisji, na co złapał się pan poseł Urbaniak. Otóż chodzi o podzielenie się odpowiedzialnością za zlikwidowanie przemysłu stoczniowego, tylko że można powiedzieć, że na złodzieju czapka gore albo przebrał się diabeł w komżę i ogonem na mszę dzwoni, ponieważ nie ma żadnej symetrii pomiędzy naszymi sześcioletnimi rządami i próbą odbudowy przemysłu stoczniowego, rozwoju przemysłu stoczniowego, a ośmioma latami likwidacji przemysłu stoczniowego. Nie dziwię się, panie przewodniczący, to znaczy, dziwię się pana poczuciu humoru, dobremu humorowi, ponieważ pan jako członek Rady Ministrów poprzedniego rządu głosował za ustawą kompensacyjną, a de facto likwidującą przemysł stoczniowy.

Najgorsze w tym wszystkim jest to, że na skutek brudnej wojenki między panami, którzy się nienawidzą w Szczecinie, między posłami albo też między posłami, którzy są z Gdyni, z jednego okręgu, cierpią stoczniowcy, których wytyka się palcami jako ludzi, którzy potrafią tylko z taśmy klejącej zrobić statki. Najlepiej, żeby w ogóle sobie poszli i dali miejsce innym prywatnym firmom. Nie ma na to naszej zgody. Obiecaliśmy odbudowę przemysłu stoczniowego. Obiecaliśmy zamówienia i remonty w oparciu o Marynarkę Wojenną, o państwowych armatorów w polskich stoczniach. Z tej drogi nie zejdziemy. Nikt nas z tej drogi nie zawróci. Nie ma takiego planu. Jeden z posłów mówił o zmianie strategii. Zmieniliśmy strategię sześć lat temu. Na razie przynosi ona pożądane przez nas efekty.

Bardzo proszę, panie przewodniczący, o udzielenie głosu pani prezes i panom prezesom.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję panu podsekretarzowi Witkowskiemu. Panie podsekretarzu Witkowski, od pana oczekuję merytorycznych odpowiedzi, a nie dysputy politycznej. Od tego są posłowie, żeby taką dysputę na sali prowadzili. To jest jedno. Po drugie, nie brałem udziału w dyskusji, dlatego że jak pan wie, jestem bardzo oszczędny w wypowiadaniu się i ocenach. W takim razie chcę na piśmie uzyskać od pana odpowiedź na pytanie, kto sprzedał stocznie inwestorowi z Ukrainy i za ile, konkretnie kto i za ile. Wiemy, kto odkupił, ale chcę też wiedzieć za ile. Tylko takiej informacji od pana oczekuję po dzisiejszym posiedzeniu Komisji jako przewodniczący Komisji.

Bardzo proszę, osoba wskazana przez pana ministra zabiera głos.

Prezes Funduszu Rozwoju Spółek S.A. Maria Skubniewska:

Maria Skubniewska. Jestem prezesem Funduszu Rozwoju Spółek, spółki Skarbu Państwa, która to spółka ma w grupie kapitałowej dwie stocznie, o których dzisiaj była tutaj mowa i które powodują takie emocje. Pozwolicie panowie, że nie będę się odnosiła do każdego z zarzutów, albowiem do niektórych jako skromny prezes spółki Skarbu Państwa odnieść się nie mogę, dlatego że w większości były one polityczne. W tych sprawach, które zanotowałam, pozwolę sobie udzielić informacji. Bardziej szczegółowych informacji poproszę, żeby udzielili panowie prezesi.

Dziękuję panu posłowi Marchewce za to, że zajrzał do dokumentów – zdarza się to po raz pierwszy w ramach Komisji – że się do nich odniósł i na ich podstawie sformułował jakieś zarzuty. Pozwolę sobie odnieść się do tych zarzutów.

Z czego wynika, że wynik na sprzedaży stoczni w tym roku jest taki duży? Otóż, panowie, jest on związany z poniesionymi kosztami zbycia nieruchomości i oddziału w Świnoujściu. Profit, zysk z tej operacji będzie ujawniony w sprawozdaniu finansowym za rok 2021. Tak to wygląda. Świnoujście zostało sprzedane dlatego – zostały na to udzielone zgody korporacyjne – że generowało straty, które ciągnęły spółkę, które ciągnęły oddział szczeciński w dół. Jeżeli mówimy o tym, że firma ma zagrożone podstawy swojej działalności, to wynika to między innymi z tego, że skumulowana strata jest dzisiaj na takim poziomie, na jakim jest. Ale nie wynika to z ostatnich lat działalności spółki, strata kumuluje się od początku jej istnienia. Pan pełnomocnik się ze mną zgadza czy może nie?

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Za zeszły rok nie. 23 600 tys. zł to...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Proszę nie prowadzić bezpośredniej wymiany.

Prezes Funduszu Rozwoju Spółek S.A. Maria Skubniewska:

12 000 tys. zł. Proszę zajrzeć. 12 000 tys. zł.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Pani prezes i pan pełnomocnik.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Pan pełnomocnik czy zastępca wójta? W jakiej roli pan się wypowiada, czy jako pełnomocnik czy jako zastępca wójta?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Panie pośle Hoc, bardzo proszę o niezabieranie głosu w trybie nieupoważnionym. Bardzo proszę, pani prezes.

Prezes Funduszu Rozwoju Spółek S.A. Maria Skubniewska:

Dojdzie do sprzedaży nieruchomości w Świnoujściu, ponieważ zgodnie z procedurą został ogłoszony przetarg. Znalazła się firma zainteresowana nieruchomością. O efektach projektu porozmawiamy sobie na zakończenie tego roku. W tym roku według, że tak powiem, ścieżki przetargowej i całego tego schematu dojść musi do sprzedaży. Za ten rok firma odnotuje stratę niewynikającą z prowadzenia działalności gospodarczej, ale z tego, że została przeprowadzona taka operacja. Będzie ona pokryciem tej części straty, która została w zeszłym roku wytworzona.

Nie będę mówiła o tym, jakie mamy projekty ukierunkowane na to, żeby troszeczkę zlikwidować czy też urealnić kapitały spółki. Przepraszam bardzo, ale to jest najbliższa przyszłość. Nie należy mówić o tym, co będzie. Taki jest plan.

Druga rzecz. Stawiacie panowie zarzuty, stawiacie państwo zarzuty, że stocznia „Wulkan” ma za małe przychody, a z drugiej strony jest apel panów posłów o to, żeby nie podwyższać stawek. Stawki nie są podwyższane, panowie, one są urealniane, ponieważ od sześciu czy od siedmiu lat nie były podnoszone. W końcu trzeba je... Wszystko się zmienia, zmienia się cena wszystkiego na rynku, słyszę, że jest inflacja i drożyzna. Dlaczego stocznia w takim razie musi wynajmować, podpisywać umowy dzierżawy poniżej kosztów? Nie rozumiem tego zarzutu. Może nie będę się już do niego odnosiła.

Strata na działalności produkcyjnej wynika z tego – myślę, że zarządowi stoczni „Gryfia” nie wypada o tym mówić, ale ja mogę – że mimo iż stocznie cały czas były i są stoczniami Skarbu Państwa, to jednak były resortowo porozdzielane w różnych miejscach. Kontrakty, na których są największe straty, były podpisywane przez poprzedni zarząd stoczni. W tej chwili są one rozliczane. Strata jakby ujawnia się w tej chwili po zakończeniu i rozliczeniu kontraktów.

Myślę, że co do „Lublina” wypowie się pan prezes, panowie, reprezentacja zarządu stoczni „Gryfia”. Jest to coś, co musimy wziąć na swoje barki, z czym musimy się zmierzyć.

Co ja sobie tutaj dalej zapisałam? Kredyty. Stocznia jest...

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Czy może pani powiedzieć o kosztach wynikających ze zmian w Świnoujściu? Ile to jest?

Prezes Funduszu Rozwoju Spółek S.A. Maria Skubniewska:

Odpowiemy na to pytanie. Są to koszty odpraw, są to koszty... Zanim doszło do podpisania pierwszej z umów sprzedaży, trzeba było po zwolnieniu załogi zanotować sobie koszty odpraw. Wszystkie weszły w zeszły rok. Do tego dochodzi koszt ochrony majątku, który tam pozostał, koszt relokacji majątku. Jest kilka rzeczy. Nie odpowiem panu w każdym szczególe, nie podam każdej liczby. Myślę, że być może pan dyrektor Trzeciakowski będzie w stanie udzielić odpowiedzi na to pytanie. Efekt w postaci zaksięgowania transakcji będzie ujawniony. Ileś tam, kilkadziesiąt milionów złotych, które z transakcji wejdą do spółki, będą miały wpływ na wynik tego roku. Będzie to wpływ znacząco dodani, ale na tym polega ekonomia, tak się to robi.

Stocznia jest finansowana, to znaczy nie jest finansowana, dlatego że jest to złe słowo. Spółka FRS udziela stoczni „Gryfia” pożyczek oraz wspomaga ją w pozyskiwaniu zabezpieczeń, ale stocznia „Gryfia” nie jest finansowana wyłącznie przez Fundusz Rozwoju Spółek, albowiem finansowania udzielają jej również banki prywatne.

Do czego bym się jeszcze mogła odnieść? Było pytanie o leasing i o dok. Jest to transakcja trójstronna. Jest podpisana umowa pomiędzy budującym, zamawiającym oraz finansującym, który będzie leasingodawcą doku. Chciałabym powiedzieć, że nie znam przypadku, żeby od początku do końca ustalić cenę na takim poziomie, żeby była ona niezmienialna przez najbliższe lata. Wobec tego, proszę państwa, kontrakt zawiera stosowne klauzule waloryzacyjne. Myślę, że damy sobie jakoś radę przy tym kontrakcie, mimo wielkich zastrzeżeń, że będzie to kosztowało 400 000 tys. zł. Nie będę się już odno-

sić do zatwierdzenia kontraktu przez PRS i do innych rzeczy, dlatego że są to drobniejsze rzeczy. Jeżeli na tym mogę zakończyć, to bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo, pani prezes. Czy pan prezes Zaremba chciałby zabrać głos?

Prezes Funduszu Rozwoju Spółek S.A. Maria Skubniewska:

Nie ma dzisiaj prezesa Zaremby. Jest pan Artur Trzeciakowski.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę.

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. w Szczecinie Artur Trzeciakowski:

Dzień dobry. Dziękuję, panie przewodniczący. Postaram się odpowiedzieć przynajmniej na część pytań. Zanotowałem sobie dwie strony pytań. Jeżeli rzeczywiście mamy nieograniczony czas, to może trochę to potrwać. Zacznę od...

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Proszę bardzo, niech pan odpowiada.

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. w Szczecinie Artur Trzeciakowski:

Pierwsza osoba, pan poseł Aziewicz nie odnosił się do zachodniopomorskiego, ale użył jednego sformułowania, które później zostało tutaj powtórzone, żeby pokazać różnicę między prywatnym a państwowym, że w prywatnym jest dobrze, a w państwowym jest źle. Nie wiem, jak jest w Trójmieście, gdyż pracuję w Szczecinie, ale mogę z pełną świadomością państwu oświadczyć, że w ubiegłym roku w Szczecinie prywatne firmy z branży przemysłu stoczniowego przeprowadzały zwolnienia grupowe. Ta firma zwolniła 100 osób, ta firma zwolniła 80 osób, ta firma zwolniła 70 osób. Część tych pracowników, ku naszemu ubolewaniu niewielka część, jest dzisiaj pracownikami MSR „Gryfia". A zatem to nie jest tak, że w państwowym jest źle, a w prywatnym jest dobrze. Nie będę wymieniał nazw tych firm, są to natomiast konkretne firmy, które zwinęły się z przemysłu stoczniowego w ubiegłym roku w Szczecinie. Tylko to jedno do wypowiedzi pana posła. Reszta wypowiedzi odnosiła się do pomorskiego.

Pan przewodniczący Marchewka zaczął od cytatu z raportu biegłego rewidenta. Tak, nasze sprawozdania finansowe od momentu, kiedy „Gryfia" stała się spółką akcyjną, zgodnie z polskim prawem, są publikowane, są dostępne w KRS-ie. Każdy, kto jest zainteresowany, jest w stanie zapoznać się z opinią i raportem biegłego rewidenta, ze sprawozdaniem finansowym.

Ponieważ pan przewodniczący zaczął od cytatu dotyczącego znaczącej niepewności co do kontynuacji działania przez stocznię, pozwolę sobie coś zacytować. Cytat brzmi następująco: „zwracamy uwagę na zrealizowaną stratę netto, poziom strat z lat ubiegłych, bardzo niski poziom wskaźników płynności finansowej pierwszego i drugiego stopnia oraz na kwestię kontynuacji działalności opisaną w opinii, we wprowadzeniu do sprawozdania finansowego, w którym zarząd spółki wskazał zagrożenia dla możliwości kontynuacji działalności przez spółkę". Koniec cytatu. Przeczytałem fragment opinii biegłego rewidenta za 2015 rok. Panie przewodniczący, zagrożenie kontynuacji działalności, cytat, który pan przytoczył, powtarza się w „Gryfii" od 2015 roku, co roku jest właściwie identyczny.

Kiedyś na jednym z poprzednich posiedzeń komisji sejmowych powiedziałem państwu, że stan firmy jest na tyle zły, że odbudowa nie potrwa rok ani dwa. Dlatego też w czerwcu ubiegłego roku zarząd stoczni przyjął plan modernizacji stoczni, który ma docelowo doprowadzić do tego, że kapitały stoczni zostaną odbudowane, a stocznia będzie osiągała wynik dodatni. Za chwilę o tym powiem trochę więcej, dlatego że pan poseł Wieczorek zadał pytania dotyczące planu modernizacji. Natomiast tym cytatem chciałem pokazać, że to nie jest coś nowego, od 2015 roku, rok w rok jest dokładnie to samo sformułowanie. Dopóki „Gryfia" nie odbuduje kapitałów, dopóki nie wejdzie w zwiększony wolumen produkcji, który jest możliwy tylko przy zwiększeniu możliwo-

ści produkcyjnej, przy poprawie rentowności, o której też zresztą będę za chwilę mówił, to taka sytuacja będzie się powtarzała.

Pan przewodniczący jako przyczynę kłopotów „Gryfii", straty w wysokości 23 000 tys. zł wskazał między innymi taką pozycję w kosztach, która się nazywa „kooperacja". Proszę państwa, nasze sprawozdanie finansowe od zawsze jest badane. Jak państwo pewnie wiecie, biegli się zmieniają, zazwyczaj jest to firma z wielkiej czwórki. A zatem trudno powiedzieć, że dane w sprawozdaniu finansowym są manipulowane.

Jeden z elementów układu kosztów polega na wprowadzenie pozycji, która się nazywa „kooperacja specjalistyczna". Kooperacja specjalistyczna oznacza wykonywanie na rzecz „Gryfii" usług, których „Gryfia" samodzielnie nie potrafi zrobić. Są to np. wszelkiego typu usługi związane z montażem układów napędowych, z montażem radarów, z montażem automatyki i elektroniki. 16 000 tys. zł wzrostu, panie przewodniczący, w sprawozdaniu finansowym za 2020 rok wynika z tego typu usług świadczonych w ramach dwóch kontraktów na lodołamacze i „Lublin". W przypadku kooperacji tzw. prostej, czyli przy wykorzystywaniu pracowników firm zewnętrznych pracujących w Trójmieście... Na przykład „Gryfia" jest pozbawiona zupełnie swoich firm, które zajmują się konserwacją i malowaniem. W 100% jest to wykonywane przez firmy zewnętrzne. W przypadku konserwacji mamy spadek kosztów. Staramy się poprawiać efektywność usług świadczonych na rzecz „Gryfii". Natomiast 16 000 tys. zł wzrostu, o którym pan powiedział, jest to ewidentnie kooperacja specjalistyczna związana z realizacją dwóch kontraktów długoterminowych.

Wspomniał pan jeszcze o niewykorzystanych mocach produkcyjnych w wysokości 6000 tys. zł. Tak, ale to jest przeciętny stan. Mniej więcej od 2014 roku oscyluje na poziomie od 4000 tys. do 9000 tys. zł. To też wynika z czystej, żywej statystyki, z polityki rachunkowości, zgodnie z którą nie każdy dzień – zresztą pewne rzeczy chcemy zmienić od przyszłego sprawozdania finansowego, oczywiście w uzgodnieniu z biegłymi rewidentami – jest dniem roboczym.

Jak państwo popatrzycie w nasze sprawozdanie finansowe i zobaczycie państwo wykorzystanie doków na poziomie, powiedzmy, 75%, to powiecie, że to jest mało, że 25% czasu jest niewykorzystane. To nie jest prawda. 75% w naszym przypadku liczy się w stosunku do 365 dni w roku. Nie ma możliwości wykonywania operacji dokowania przez 365 dni w roku. Jest tutaj pan przewodniczący Wiśniewski, który zapewne to potwierdzi. Każde wydokowanie zabiera czas. Jest to kilka godzin. Każde dokowanie zabiera czas. W związku z powyższym, jeżeli na doku przewiduje się około dwudziestu pięciu dokowań rocznie, to dwadzieścia pięć dni z 365 wypada. Każdy dok raz na pięć lat podlega przeglądowi klasowemu, żeby nie było sytuacji, że ma obniżoną nośność albo żeby nie było tak jak w przypadku doku nr 1, który w tej chwili jest wyłączony z eksploatacji, dlatego że nie ma papierów. Po to, żeby uzyskać klasę, trzeba wykonać wszystkie zalecenia PRS-u. Po to, żeby wykonać zalecenia PRS-u, trzeba dok wyremontować. Średnio około dziewięć, dziesięć dni w roku wyłączane jest z eksploatacji doku na prace remontowe. Tylko suma tych dwóch liczb, niech to nie będzie dwadzieścia pięć, niech to będzie dwadzieścia dokowań rocznie, a więc dwadzieścia dni plus dziesięć dni na remont pokazują, że nie powinniśmy liczyć naszego poziomu obłożenia do 365 dni, tylko do 335 dni. W tym momencie nie byłoby to 75%, tylko obłożenie doków sięgałoby około 85%. To tak gwoli wyjaśnienia.

Kolejny element. Było tutaj powiązanie z niewykorzystanymi mocami produkcyjnymi.

Kolejny element to sama strata w wysokości 23 600 tys. zł za rok 2020. Tak, to prawda. Taka jest strata „Gryfii" za tamten rok, natomiast zwracam uwagę, że kwota ta jest związana ze sposobem ewidencjonowania kosztów, zgodnie z ustawą o rachunkowości. Pani prezes Skubniewska przed chwilą zwróciła uwagę na transakcję sprzedaży Świnoujścia. Proszę państwa, w przyjętym planie modernizacji w czerwcu ubiegłego roku założyliśmy, przyznaję, zbyt optymistycznie, że transakcję sprzedaży Świnoujścia uda się sfinalizować w roku 2020. Założyliśmy, że w związku z tym końcowy wynik za rok 2020 to będzie zysk około 14 000 tys. zł. Było to jednak przy założeniu, że transakcja zamknie się w roku 2020. Procedury, które są z tym związane, postępowanie przetargowe, negocjacje umowy, podpisanie umowy przedwstępnej, podpisanie umowy warun-

kowej, co miała miejsce w ubiegły czwartek, powodują, że transakcja zamknie się w roku 2021.

W roku 2020 z tytułu zamknięcia Świnoujścia w kosztach spółki znajduje się kwota około 7000 tys. zł. 90% tej kwoty to są koszty związane z pracownikami, czyli odprawy pracownicze, rezerwa na wypłaty za urlopy, co zostało wypłacone w momencie, kiedy pracownicy odchodzili. To jest zalecenie biegłych rewidentów. Nie będziemy polemizować z polską ustawą o rachunkowości ani z firmą z wielkiej czwórki. Macie tu państwo 7000 tys. zł, natomiast efekt transakcji, wartość majątku, to też dla państwa informacji, wartość majątku... Świnoujście zostanie sprzedane za kwotę 58 101 tys. zł. Mówię, że zostanie sprzedane, dlatego że w tej chwili mamy do czynienia z następującą sytuacją. Po podpisaniu umowy warunkowej w ubiegły czwartek wiemy, że Świnoujście sprzedamy, tylko nie wiemy jeszcze komu. Kupcem jest Euro Terminal, dlatego że wygrał postępowanie przetargowe, natomiast Portowi Szczecin-Świnoujście, zgodnie z ustawą, przysługuje prawo pierwokupu. Jeżeli port skorzysta z tego prawa, będzie nabywcą za kwotę 58 101 tys. zł.

Na tej transakcji stocznia powinna zarobić około 40 000 tys. zł, uwzględniając te 7000 tys. zł. To jest to, o czym powiedziała pani prezes Skubniewska. Wynik za 2021 rok to nie będzie, tak jak powiedział pan pełnomocnik, strata 20 000 tys. zł, to będzie zysk rzędu 20 000 tys. zł.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Jednorazowy wynik ze sprzedaży majątku, nie z działalności operacyjnej.

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. w Szczecinie Artur Trzeciakowski:

Absolutnie się zgadzam. Za chwilę do tego dojdziemy. Pierwszym elementem wyniku, straty, która sprowokowała całą dyskusję, jest kwota 7000 tys. zł związana ze sprzedażą Świnoujściu. Dwa pozostałe elementy wyniku to jest rozliczenie kontraktów dotyczących „Lublina" i lodołamaczy, ale na co chciałbym państwu zwrócić uwagę? Jeżeli w sprawozdaniu finansowym za rok ubiegły wykazujemy straty na lodołamaczach na poziomie około 11 000 tys. zł, co stanowi prawie 50% kwoty 23 000 tys. zł, to chciałbym zwrócić państwa uwagę, że kontrakt ten rozlicza się jeszcze w roku 2021.

Nie zarobimy na lodołamaczach z dwóch powodów. Po pierwsze, sama umowa na budowę lodołamaczy, o czym bardzo chętnie się zapomina, jest umową na budowę czterech jednostek, z których dwie pierwsze oznaczone są... Zgodnie z ustawą – Prawo zamówień publicznych, nie zmyślam, można to sprawdzić, „Gryfia" budowała dwie jednostki prototypowe. To jest umowa na budowę lodołamacza czołowego prototypowego, lodołamacza liniowego prototypowego i dwóch lodołamaczy liniowych seryjnych. Koszt prototypu, koszt odtworzenia umiejętności, kompetencji, budowy jednostek to jest coś, co niestety, obciążyło „Gryfię". A więc „Gryfia" poniesie straty, natomiast czy to będzie strata rzędu 5000 tys., 4000 tys., 8000 tys. zł, zobaczymy po zamknięciu tego roku.

Mogę państwu powiedzieć, że w roku 2021, po ośmiu miesiącach 2021 roku wynik na lodołamaczach za okres między 1 stycznia 31 sierpnia 2021 roku to jest zysk rzędu 4000 tys. zł. W związku z powyższym 11 000 tys. zł już jest skorygowane o 4000 tys. zł z pierwszych ośmiu miesięcy tego roku.

I trzeci element straty za 2020 rok.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Panie dyrektorze, przepraszam, a może pan tylko uszczegółowić jedną rzecz?

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. w Szczecinie Artur Trzeciakowski:

Tak, oczywiście.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Bardzo proszę później. Będzie jeszcze runda pytań.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Tylko uszczegółowić.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Nie, nie, tworzy się polemika pomiędzy panem a pozostałymi gośćmi.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Nie. Pytanie. Powiedział pan, że na tych lodołamaczach nie zarobimy. Czy chodzi, o te które pan minister Gróbarczyk kilka dni temu...

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. w Szczecinie Artur Trzeciakowski:

O te cztery, które właśnie skończyliśmy. Na tych lodołamaczach „Gryfia" nie zarobi. „Gryfia" odtworzyła swoje kompetencje w zakresie budowy jednostek, natomiast nie zarobi na nich. Można szukać różnych przyczyn, natomiast ci z państwa, którzy są w przemyśle stoczniowym od lat, doskonale wiedzą, jaka jest różnica w cenach pomiędzy rokiem 2017 a rokiem 2020 i rokiem 2021 w zakresie cen usług, w zakresie cen materiałów. To, co się stało przed COVID-em, boom w zakresie zapotrzebowania w przemyśle stoczniowym spowodował, że ceny jednostkowe... Przypominam, że oferta na lodołamacze była przygotowywana na początku 2017 roku, a realizujemy je w roku 2019, roku 2020 i roku 2021.

I trzeci element wyniku finansowego na poziomie 2000 tys. zł. Jest to wynik do 31 grudnia na remoncie ORP „Lublin". Gdybyśmy odjęli te trzy elementy i zostawili całą resztę kosztów „Gryfii" – wszystkie pozostałe koszty zostają – to „Gryfia" ubiegły rok kończy stratą na poziomie 3000 tys. zł. To są trzy zdarzenia, które można traktować jako zdarzenia jednorazowe.

„Gryfia" to nie jest stocznia przystosowana do realizacji kontraktów długoterminowych typu budowy. Zawsze poszukiwane jest rozwiązanie, poszukiwana jest druga noga na takiej zasadzie: „będziemy realizowali kontrakt długoterminowy ze względu na to, że przychody z remontów są zbyt niskie". Powiedzieliśmy: „nie, to nie jest kierunek dla tej stoczni, kierunkiem dla tej stoczni jest robienie tego, na czym „Gryfia" się zna". A na czym „Gryfia" się zna? Na remontach statków.

I teraz kilka liczb dotyczących remontów statków. Nasz core business. Zrobiliśmy analizę marżowości „Gryfii" wyłącznie na core businessie pod nazwą „remonty jednostek pływających". Mówię o „Gryfii" rzecz następującą: „każcie nam uratować dzieci z dachu płonącego wieżowca, jak nie ma żadnych drabin, środków przeciwpożarowych, to my te dzieci ratujemy, każcie nam zaprojektować instalację przeciwpożarową, to budynek spłonie". W 2015 roku na core businessie, na remontach marża drugiego stopnia, do której cały czas się odnosimy, wynosiła 18%. Za ubiegły rok przy tej stracie marża wynosiła 32%. W związku z powyższym my nie tracimy na remontach statków, my na remontach statków zarabiamy. Dlatego chcemy postawić nowy dok, żeby zwiększyć przychody w tym zakresie, na którym się znamy.

Funkcjonowanie „Gryfii" w strukturze dwuzakładowej w Szczecinie i w Świnoujściu w momencie, kiedy w Szczecinie mieliśmy do czynienia z matką żywicielką, czyli z dokiem nr 5, z dokiem nr 3 oraz z dokiem nr 1, który został wyłączony przez nas zupełnie świadomie z eksploatacji... Przypominam, że to jest dok nitowany. Dok ten jest w sprzedaży od długiego okresu. Teraz jest kolejny chętny, który być może go kupi, ale tylko dlatego, że kupi go do kraju, w którym nie obowiązują takie przepisy jak w Polsce. Jak państwo wiecie, Polska jest jednym z nielicznych krajów w Europie i na świecie, w którym jednostka pływająca w postaci doku musi mieć papiery klasyfikacyjne. Muszę mieć papiery PRS-u, żeby móc korzystać z doku. Większość krajów europejskich tego nie wymaga. Jeżeli to jest firma prywatna i właściciel podejmuje ryzyko, że będzie pracował na owym doku, to może pracować jeszcze 10, 20, 30, 40 lat.

„Gryfia" przy takiej strukturze majątkowej toczyłaby się tak, jak się toczyła przez ostatnie dziesięć lat, czyli generowała straty. Dlatego wchodzi dok nr 8. Nie wiem, czy państwo zwróciliście uwagę, jak szybko dok nr 7 ze Świnoujścia został uruchomiony w Szczecinie w dniu 15 maja tego roku. Mieliśmy zimę, jaką mieliśmy, mieliśmy zamarzniętą Odrę. Niemożliwe były prace pogłębiarskie. Po czterech miesiącach właściwie dok ze Świnoujścia zaczął pracować w Szczecinie. Więc koncentracja w jednej lokalizacji, zwiększenie doku. Prezes Roy, jeżeli wystarczy czasu, powie państwu, jak on jako osoba

odpowiedzialna za handel patrzy na różnice dla „Gryfii" przy remoncie statku, który ma 200 metrów, oraz statku, który ma 100 czy 80 metrów, jaka jest różnica w portfelu armatorskim, jak armator patrzy na każde euro, jak robimy statek, który ma 70 metrów i jak armator patrzy na każde 10 tys. czy 50 tys. euro, i jak robimy statek 200-metrowy. Dla nas jest to kolosalna różnica.

O lodołamaczach powiedziałem. Jeżeli chodzi o lodołamacze, to tylko jedna rzecz. O wyniku na lodołamaczach powiedziałem. Informacja jest taka, że w niedzielę – warunki pogodowe nie pozwoliły, żeby to było w piątek – „Manat" wypłynął, w poniedziałek dopłynął do Gdańska. Spodziewam się, że protokół odbioru, prace komisji odbiorowej, dlatego że zgodnie z kontraktem jednostki odbierane są u armatora, zakończą się w tym tygodniu i w piątek podpiszemy, zakończymy kontrakt, zakończymy realizację kontraktu.

Chciałbym tylko zwrócić państwu uwagę, że jeszcze rok temu mówiono, że „Gryfia" nie potrafi, że kadłub jest na złom, że jest sklejony taśmą, że to się do niczego nie nadaje ect. Dzisiaj o tym nie mówimy, dlatego że dzisiaj cztery jednostki są w Gdańsku. Dwie brały udział w akcji lodołamania w ubiegłym roku. Dzisiaj mówimy o tym, że jest strata. Przymierzmy też nasze oceny do naszych możliwości. „Gryfia" nie jest stocznią, która opływa w dostatki, nie jest stocznią z najwyższym poziomem majątku. Wręcz przeciwnie, „Gryfia" wymaga inwestycji, inwestycji, inwestycji i jeszcze raz inwestycji. Za chwilę odpowiadając panu posłowi Wieczorkowi zwrócę na to uwagę.

O sprzedaży nieruchomości powiedziałem wcześniej. Pan poseł Wieczorek zaczął od czegoś, co mnie kompletnie zastrzeliło, mówiąc, że mamy takie straty i zarabiają tylko firmy doradcze. Cieszę się, że jesteśmy zapraszani na posiedzenia Komisji, dlatego że pewne rzeczy jesteśmy w stanie wyjaśniać. Panie pośle, w latach 2013–2015 średnio rocznie na firmy doradcze wydawano 1360 tys. zł. W tej chwili rocznie wydajemy 125 tys. zł, natomiast nie wie pan o jednym. Wtedy, kiedy 1300 tys. zł szło na firmy doradcze, na zakup majątku w postaci maszyn i urządzeń średnio rocznie szło 400 tys. zł, czyli trzy razy mniej niż na firmy doradcze.

Potem wspomniał pan o remontach okrętów wojennych, że jest „Nauta", Stocznia Marynarki Wojennej. Powiem tak. W naszym planie modernizacji, o którym za chwilę powiem panu jeszcze kilka słów, projekty typu nowe budowy i remonty okrętów wojennych nie występują. Nie wprowadziliśmy ich do planu. Nasz plan modernizacji zakłada wyłącznie oparcie się o core business, natomiast to nie oznacza, że nie będziemy tego robić. Naprawdę niewiele zabrakło, żeby w ubiegłym miesiącu do stoczni wszedł do remontu kolejny okręt wojenny z postępowania przetargowego, które wygrała firma prywatna. Nie wszedł tylko dlatego, że ze względu na konstrukcję jego kadłuba można go było remontować wyłącznie w doku nr 5, a nam się to po prostu nie opłaca. W tym czasie, kiedy miał wejść do doku nr 5, dok nr 5 był obłożony. W związku z powyższym unieruchomienie doku nr 5 na cały miesiąc po to, żeby zrobić jeden okręt, to się po prostu nie opłaca. Nie mogliśmy go zadokować ani w doku nr 7, który zresztą nomen omen w tej chwili jest w remoncie, ani w doku nr 3. Można go było zadokować wyłącznie w doku nr 5. Gdyby nie to, to dzisiaj widziałby pan w „Gryfii" dwa okręty wojenne. Jeden robiony przez „Nautę i „Gryfię", czyli „Lublin", i drugi, nie powiem jaki, żeby nie robić kryptoreklamy firmie, robiony z firmą prywatną. Nie wykluczamy tego, cały czas mamy zdolności do wykonywania takich remontów, natomiast nie stawiamy tego jako swój core business, nie na tym chcemy kształtować przyszłość „Gryfii".

O obciążeniu kosztami Świnoujścia wyniku finansowego powiedziałem wcześniej, wyjaśniając to panu posłowi Marchewce. Cena sprzedaży również padła.

Kilkakrotnie dzisiaj tutaj padło stwierdzenie, że dojazd do pracy ze Świnoujścia do Szczecina jest niemożliwy, absurdalny itd. Może to jest dobra wiadomość, panie pośle. Otóż chciałbym poinformować, że na dzisiaj – sprawdzałem to wczoraj – 26 osób spośród 185 osób, które pracowały, świadczy pracę lub usługi na rzecz MSR „Gryfia" w Szczecinie. To nie jest tak, że było 185, a nie ma nikogo. Ze 185 osób dwadzieścia sześć zdecydowało się w dalszym ciągu świadczyć pracę na naszą rzecz w różnej formie, co podkreślam.

Poseł Artur Łącki (KO):

Czy to jest sukces, panie dyrektorze?

Dyrektor naczelny Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. w Szczecinie Artur Trzeciakowski:

Pokazuję, wie pan... Czy to jest sukces? Nie, to nie jest sukces, dlatego że wszystkim tym ludziom zaproponowaliśmy pracę. Traktuję to jako porażkę, że nie przyjęli pracy, dlatego że my cały czas szukamy pracowników. „Gryfia" cały czas pracuje bez drugiej zmiany. To jest tragiczne, patrząc z punktu widzenia wykorzystania majątku. „Gryfia" powinna pracować na dwie zmiany. Cały czas szukam pracowników, nie zwalniamy pracowników na takiej zasadzie, że robimy redukcję etatów, ponieważ gdzieś jest za dużo. Nie, cały czas szukamy pracowników, natomiast prawda jest taka, że jest to duża odległość, prawda jest taka, że dojazd jest uciążliwy. Absolutnie się zgadzam. Ale nieprawdą jest to, co dzisiaj tutaj padło, że w związku z tym, że zlikwidowaliśmy Świnoujście, pracownicy poszli sprzątać mieszkania w Niemczech. Nie, oni sprzątali mieszkania już wcześniej, pracując w „Gryfii". I można mnie pozwać do sądu, jeżeli ktoś uważa, że jest inaczej. Mogę przedstawić dowody.

Kolejna rzecz, ponieważ jeszcze jest Świnoujście i sprzedaż majątku. Porównam tylko liczby, które dzisiaj padły. Sprzedawany w tej chwili zakład w Świnoujściu ma 21 hektarów, dostaniemy za niego 58 100 tys. zł. Wcześniej, przed 2015 rokiem, dlatego że po 2015 roku nie było sprzedaży nieruchomości, nie potrafię odpowiedzieć na pytanie dotyczące innego majątku, wiem, że na pewno nie sprzedano żadnego z zasadniczych elementów majątku produkcyjnego, dlatego że o tym, że było więcej doków na pewno bym usłyszał, otóż wcześniej sprzedano 68,5 hektara za 76 000 tys. zł, czyli trzy razy większą powierzchnię za porównywalną cenę, jaką nam się udało w tej transakcji uzyskać.

Wracając jeszcze do pytań pana posła Wieczorka, chciałbym tylko przypomnieć, dlatego że kwestię tej transakcji wyjaśniałem dokładnie już poprzednio naszym, proszę państwa, pani prezes Skubniewska też to mówiła, że transakcja związana z dokiem nr 8 wygląda w sposób następujący. Nabywcą doku nr 8 produkowanego przez Stocznię Szczecińską „Wulkan" jest Fundusz Rozwoju Spółek, nie Morska Stocznia Remontowa „Gryfia". Morska Stocznia Remontowa „Gryfia" w kontrakcie występuje jako użytkownik. Nasi pracownicy, grupa naszych techników nadzoruje budowę, wskazując te elementy, które należałoby zmienić, poprawić, żeby funkcjonując przez następnych kilkadziesiąt lat dok był jak najbardziej funkcjonalny. Spełniamy rolę inspektora, który odbiera coś, co potem dostanie nie na własność, tylko do użytkowania. Kupującym i finansującym jest Fundusz Rozwoju Spółek.

Natomiast odpowiadam też z pełną świadomością, znając opinie prawne, że można podpisać umowę leasingu na przedmiot, który jeszcze nie istnieje. Nie jest to niczym dziwnym i nietypowym na rynku. Wpisuje się w tym momencie, że przedmiot leasingu wydaje się z dniem takim i takim, z dniem powstania takiego i takiego dokumentu. Taka umowa leasingowa pomiędzy stocznią a „Gryfią" została podpisana. W tym przypadku nie ma potrzeby wkładu własnego, panie pośle, dlatego że Fundusz Rozwoju Spółek leasingując nam dok, nie pozbywa się własności. Dok cały czas jest jego własnością do momentu, kiedy „Gryfia" po 30 latach będzie miała możliwość wcześniejszego wykupu. Z punktu widzenia podmiotu, który użycza dok, najistotniejsza jest inna rzecz, a mianowicie zabezpieczenie sobie np. trzymiesięcznej płatności, żeby podmiot, który korzysta z tego urządzenia przez trzy miesiące, płacił. A zatem nie ma konieczności wniesienia wkładu własnego, dlatego że przedmiot cały czas jest własnością Funduszu Rozwoju Spółek.

Plan modernizacji, panie pośle, jest. Założenia planu modernizacji zostały przedstawione stronie społecznej w ubiegłym roku. Część strony społecznej uczestniczyła w dyskusji, część strony społecznej w tej dyskusji nie uczestniczyła. Założenia, jak dzisiaj tutaj mówiłem, zostały stronie społecznej przedstawione.

Powiedział pan o koszcie doku w kwocie 300 000 tys. zł. Pan pełnomocnik pana przebił mówiąc o 400 000 tys. zł, mówiąc równocześnie o 100 000 tys. zł za głębię dokową. Proszę państwa, prowadząc polemikę, dyskusję czy udzielając wyjaśnień, najgorsze,

co można zrobić, to powiedzieć, że coś się wie na pewno. Jeżeli wie się na pewno, że głębia dokowa będzie kosztowała 100 000 tys. zł, to tylko państwu powiem, że ja nie wiem. Mogę tylko tyle powiedzieć, że w tym roku zrobiliśmy głębię dokową pod dok nr 7. Głębia dokowa pod dok nr 8 będzie miała około 200 tys. metrów sześciennych. Głębia dokowa pod druk nr 7 miała 35 tys. metrów sześciennych. Za 35 tys. metrów sześciennych urobku zapłaciłem 2400 tys. zł. Zwielokrotnienie kwoty 2400 tys. zł, żeby osiągnąć 100 000 tys. zł za głębię dokową – tak tu dzisiaj padło – to się po prostu matematycznie nie składa, szczególnie, że ze względu na obręcze do wytworzenia głębi pod dok nr 8 wejdzie większa maszyna niż ta, która robiła przy doku nr 7.

Padło sformułowanie, że „Gryfię" trzeba zamknąć, dlatego że ma stratę na sprzedaży, że jest to jednostka budżetowa. Wytłumaczyłem, pokazałem, że na core businessie mamy marżę na poziomie 30%. Musimy zamknąć dwa kontrakty, musimy wybudować dok nr 8 i tylko utrzymać rentowność na remontach statków. Oczywiście celem jest poprawa, ale wystarczy utrzymanie rentowności. Dlaczego tak mogę powiedzieć? Pewnie znowu muszę się posłużyć liczbą. W planie modernizacji, którego fragmentem stał się plan rzeczowo-finansowy „Gryfii" na ten rok, po ośmiu miesiącach był zakładany wynik na poziomie minus 9000 tys. zł. W tej chwili po ośmiu miesiącach to jest 1000 tys. zł, czyli 8000 tys. zł lepiej od zakładanego planu.

Muszę jeszcze jedną... Przepraszam, właściciel już mnie tutaj ucisza, ale chciałbym, żebyście państwo wiedzieli, że to nie jest tak, że my nie wiemy, co robimy. Padło tutaj sformułowanie, że najlepszą lokalizacją dla doku nr 8 jest Świnoujście, dlatego że coś tam było w latach 80. Plan budowy nowoczesnej stoczni remontowej w Świnoujściu leży u mnie, na moim biurku. Był on przedmiotem naszych analiz. Był to plan, w którym w Świnoujściu miały powstać dwa doki rzędu 20–25 tys. ton nośności. Do tego miały być dwa doki, które w Świnoujściu istniały, czyli doki nr 6 i 7, tylko że plan obejmował tereny obecnego Euro Terminala, który na dzisiaj jest kupcem stoczni w Świnoujściu, całego terenu, który wcześniej został ze stoczni w Świnoujściu sprzedany.

Szacuję koszty realizacji owego planu na 2–3 mld zł, dlatego że cała stocznia w Świnoujściu po to, żeby funkcjonować, musi wchodzić w głąb. Nie może się rozwijać na Świnie. Świna jest zbyt wąska. Wszystkie plany nowych doków dla Świnoujścia zakładają wkopywanie doków w głąb. Taki plan powstał, mogę się pomylić o rok czy dwa, między rokiem 2013 a rokiem 2015, kiedy przeprowadzono analizę przeniesienia doku nr 5 ze Szczecina do Świnoujścia. Plan ten również jest u mnie na biurku, kosztorys pod ten plan też jest u mnie na biurku. Same prace ziemne pod ów plan zakładały kwotę powyżej 100 mln zł. Tyle kosztowałyby tylko prace ziemne pod tenże plan.

Podsumowując, wiedziałem, że dzisiaj na posiedzeniu Komisji padnie sformułowanie, że w stoczni nie ma statków. Tak, nie będę protestował przeciwko temu, że dzisiaj statków nie ma, tylko trzeba było czekać dziewięć miesięcy, żeby doczekać się takiego stanu. Dla państwa informacji podam, że za osiem miesięcy tego roku, czyli do końca sierpnia, dlatego że wrześniowych wyników jeszcze nie znam, zakładaliśmy, że tylko na remontach statków, co jest naszym core businessem, zrobimy 75 000 tys. zł, że tyle będzie przychodów z remontów statków. Za osiem miesięcy zarobiliśmy 84 000 tys. zł, czyli prawie 15% więcej niż zakładaliśmy w planie. W związku z powyższym to, że w tej chwili jednemu armatorowi zepsuł się statek w takim a nie innym miejscu, a inny dostał dodatkowy ładunek i przez dzień, dwa, trzy, tydzień mamy dziurę, to przepraszam.

W przeciwieństwie do pana pełnomocnika ja z kolei nie znam ani jednej stoczni remontowej, łącznie z Gdańską Stocznią Remontową, która miałaby zabukowaną kolejkę statków do remontu na rok do przodu. Armator dzisiaj nigdy nie pozwoliłby sobie określić terminu remontu statku za rok. To jest niemożliwe, to jest po prostu nieprawda. Wczoraj prezes Roy miał okazję rozmawiać z armatorem, który ma ponad sto jednostek, i który chce z nami podpisać umowę. W przyszłym roku wejdą jednostki, będzie siedem, osiem jednostek tego armatora, ale w życiu armator na początku roku nie określi, kiedy owe jednostki wejdą, dlatego że to zależy od ich stanu technicznego, a przede wszystkim od sytuacji na rynku frachtowym. Jak będzie dobra, to będzie pływał tak długo, jak to jest możliwe. Będzie występował do klasyfikatorów o papiery przedłużające. W związku z powyższym nie ma kolejki na rok do przodu.

Jeżeli coś pominąłem, to bardzo przepraszam. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan poseł Szałabawka chciałby zadać pytanie. Bardzo proszę. Chwila, chwila, pan poseł ma pytanie do pana ministra.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Chciałbym zadać panu ministrowi jedno pytanie. Ponadto dwa, trzy krótkie zdania. Mam pytanie do pana ministra, dlatego że tyle mówimy o bieżącej sytuacji, o zwolnieniach. Chciałbym zapytać, ile za rządów Platformy Obywatelskiej – będę do tego wracał – celowo nie mówię, że też PSL-u, ponieważ PSL nie miało wtedy wpływu na tę sytuację, panie przewodniczący, ile zwolniono osób. Są przerażające kwoty, że aż 1200 osób. Proszę o odpowiedź na piśmie, dlatego że mogą być jakieś przekłamania. Bardzo bym chciał, żeby to sprawdzić. Ile zarobiła jedna spółka? Nie chcę owej spółki wiązać z jednym posłem ze Szczecina, nie wiem, może to też jakaś bieżność, ale mówi się, że na bardzo korzystnych kontraktach, które nie przysługiwały państwowej stoczni „Gryfia", było to 50 mld dolarów. Są to dosyć duże kwoty. Przepraszam, 50 mln dolarów. Co ja powiedziałem? O Jezus Maria. Tak, 50 mln dolarów, aczkolwiek uważam, że jak na jeden podmiot, jak na spółkę, która gdzieś tam miała siedzibę w jakimś dziwnym miejscu, jest to dosyć dużo.

Panie przewodniczący, ja się z panem całkowicie zgadzam. Zwrócił pan uwagę panu ministrowi, że jest od merytorycznych odpowiedzi. Zostawmy wycieczki polityczne, dlatego że to my, politycy jesteśmy od takich wycieczek. Proszę jednak także o to, żeby pilnował pan, nie wiem, pana pełnomocnika. Nie wiem, pan, który jest zatrudniony jako zajmujący się asenizacją odpadów u pana marszałka Geblewicza, występuje tu jako pełnomocnik, kolejny raz obraża stoczniowców. Pan poseł Marchewka już się z tego wycofuje, a on dalej brnie w te swoje taśmy. Po drugie, obraża obecnego prezesa „Gryfii". Może tylko powiem dla przypomnienia, że za rządów Platformy Obywatelskiej prezesem „Gryfii" była pani Hanć, która wcześniej była dyrektorem Akademii Sztuki. Mogło to być. Dlatego, panie przewodniczący, proszę, jeżeli ten pan uważa się za pełnomocnika, to niech się wypowiada merytorycznie, dlatego że on robi najwięcej wycieczek politycznych. Zwrócił pan tutaj słusznie uwagę panu ministrowi, ale bardzo proszę, żeby ten pan, kiedy się wypowiada, to merytorycznie, dlatego że ciągle robi jakieś takie polityczne wycieczki, a jest tutaj nie od tej roli. Nie wiem.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Proszę bardzo, panie przewodniczący.

Poseł Artur Szałabawka (PiS):

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Jeszcze pan chciał zadać pytanie.

Przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej w Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" S.A. w Szczecinie Włodzimierz Wiśniewski:

Włodzimierz Wiśniewski. Przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej w MSR „Gryfia".

Panie przewodniczący, panowie posłowie, panie posłanki, przepraszam, panie posłanki, panowie posłowie i wszyscy obecni, pan dyrektor naczelny wie, że nie zawsze się zgadzaliśmy i nie zawsze nawijaliśmy, przepraszam, że tak kolokwialnie powiem, na jednej linii. Przepraszam, że dopiero teraz zabieram głos, ale po wysłuchaniu dzisiaj panów posłów, po wysłuchaniu pana dyrektora naczelnego, dla mnie prezesa, ponieważ był prezesem, po tym jak panowie posłowie zachowywaliście się w trakcie wypowiedzi pana dyrektora naczelnego, chciałbym wam coś zaproponować. Chciałbym najpierw zacząć od tego, że przysłowia są mądrością narodów. Zgoda buduje, niezgoda rujnuje. Chciałbym do was, a szczególnie do posłów ziemi szczecińskiej, zachodniopomorskiej, zaapelować, żebyśmy po prostu zakład, w którym pracuję już ponad 40 lat, zaczęli wreszcie wspomagać, nie

kłócąc się i nawzajem sobie nie udowadniając, kto jest mądrzejszy. Przy tym tak prywatnie na to patrząc, wychodzicie panowie politycy na nie za bardzo mądrych. Wy możecie tę sprawę przegrać, ponieważ elektorat nie zagłosuje ani na jednego, ani na jedno, ani na drugie, ani na trzecie ugrupowanie polityczne, dlatego że po prostu nie pójdzie do wyborów.

Z tego, co tutaj dzisiaj powiedział pan dyrektor naczelny, wynika, że sytuacja jest bardzo trudna, ale radzi sobie jak może. Jednak potrzebuje pomocy. Posiedzenie Komisji, na które mimo choroby przyjechałem, jest bardzo użyteczne pod jednym warunkiem, że nie będziemy sobie nawzajem mówili, wytykali jakichś politycznych rzeczy – powiem jako politolog – które możecie sobie robić, przepraszam, że tak powiem, albo u redaktora Mazurka, albo w telewizji, czy to jednej, czy to drugiej. Na posiedzeniu Komisji powinno być powiedziane konkretnie. Dzisiaj mamy konkretnie powiedziane, że nie wiadomo, ile dok będzie kosztował. Mój związek był za budową promu i jest za budową doku, tylko że na ekonomicznych warunkach. Po to, żeby stworzyć ekonomiczne warunki firmie, która jest typowo polityczna, to politycy muszą mieć to same zdanie. Jeden drugiemu nie mogą rzucać kłód pod nogi, dlatego że nic z tego nie wyjdzie. W pewnym momencie „Gryfię" po prostu się zamknie i koniec, i Święty Boże nie pomoże.

Dlatego jeszcze raz apeluję do parlamentarzystów ziemi szczecińskiej, do grupy parlamentarnej, żebyśmy zaczęli się spotykać, parlamentarzyści, zarząd, dyrekcja, strona społeczna, żebyśmy zaczęli rozmawiać, jak tej firmie pomóc politycznie. Wszystkie ugrupowania od SLD, poprzez PiS, po PO są winne, że dzisiaj stocznia jest w takiej sytuacji, a nie innej. Dziękuję ślicznie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Aziewicz i jeszcze pan poseł Łącki. Powoli będziemy kończyć.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Chciałbym poruszyć dwa wątki. Pierwszy to problem wzajemnego szacunku. Przyjmuję głos pana ze związku zawodowego, że powinniśmy szanować się w dyskusji, unikać wątków nie merytorycznych, ale chciałbym także zwrócić uwagę na to, że dotyczy to nie tylko polityków, ale również gości. Prezydium Komisji nie zareagowało na wypowiedź pani prezes Funduszu Rozwoju Spółek, która pozwoliła sobie na stwierdzenie, że po raz pierwszy ktoś z Komisji zajrzał do materiałów. Szanowna pani, jest to obraźliwe np. w stosunku do mojej skromnej osoby, dlatego że zawsze je czytam, na nieszczęście pana ministra Gróbarczyka, ale myślę, że dotyczy to również wszystkich. Myślę, że jest to pewna forma wykraczająca jednak poza dobry obyczaj, szczególnie jeżeli dotyczy to gości. Obraziła pani organ Sejmu.

Tak samo uważam, że źle postępuje pan wiceprzewodniczący Szałabka, dlatego że z kolei nie można obrażać gości. Uwagi w kierunku pana Rafała Zahorskiego przyjmuję bardzo negatywnie.

Jeżeli chodzi o wątek dotyczący sektora prywatnego i sektora publicznego w przemyśle stoczniowym, możemy dyskutować na ten temat. Mam w telefonie chociażby relację z wizyty pana prezydenta Dudy w „Remontowej" w Gdańsku, gdzie mówił o świetnie rozwijającej się firmie. Przeczuwam, że do Stoczni Gdańskiej nie poszedłby z takim przesłaniem, ale to jest może też sugestia w kierunku pana podsekretarza, żeby rząd na kolejne posiedzenie, może razem z Funduszem Rozwoju Spółek, przygotował analizę porównawczą, benchmark, żebyśmy zobaczyli, ile stracił sektor prywatny, ponieważ oczywiście stracił w związku z COVID-em, ile stracił sektor publiczny, żebyśmy na podstawie tego mogli ocenić jakość zarządzania sektorem publicznym, dlatego że od tego tutaj jesteśmy.

Cały czas czekam na informacje, dlatego że bardzo dużo słów padło, jeżeli chodzi o Pomorze Zachodnie, ale są też stocznie w województwie pomorskim, których dotyczyły pytania. Cały czas liczę na odpowiedzi.

Dyrektor departamentu MAP Paweł Sobczyk:

Przepraszam, panie przewodniczący. Jestem gotowy odpowiedzieć, jeżeli można zabrać głos.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo za lekcję wychowania. Bardzo proszę, pan poseł Łącki.

Poseł Artur Łącki (KO):

Nie będę zadawał pytania panu ministrowi, dlatego że zauważyłem, iż pan minister to raczej oficer polityczny niż wysokiej rangi urzędnik, który powinien merytorycznie odpowiadać na pytania.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Prośba, już się nie obrażajmy.

Poseł Artur Łącki (KO):

Nie obrażam, tylko stwierdzam fakt. Tylko jedno chciałem panu ministrowi powiedzieć. Widzę, że pan niezbyt łaskawym okiem patrzy na prywatne firmy i prywatnych przedsiębiorców. Proszę jednak pamiętać, że w tym kraju prawie 70% PKB wytwarzają małe prywatne firmy i duże prywatne firmy. To one stanowią o bogactwie tego narodu.

Mam konkretne pytanie do pana prezesa. Chciałbym się dopytać wreszcie do końca. Teraz już wiemy, że remont ORP „Lublin" nie przyniesie żadnego dochodu firmie, a raczej straty. Chciałbym się więc dowiedzieć, jakiej wielkości będą owe straty. I drugie pytanie. Kiedy skończy się remont? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan chciał udzielić odpowiedzi. Bardzo proszę.

Dyrektor departamentu MAP Paweł Sobczyk:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałbym odnieść się do pytań, które sobie tutaj skwapliwie zanotowałem, do pytań pana posła Aziewicza. Sprzedaż bocznicy była przedmiotem za 2020 rok… Sprzedaż ta została ujęta w 2020 roku. Jeżeli chodzi o kwestię członka rady nadzorczej, pana Marka Dudzińskiego…

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Jaka to była kwota, jaka była wartość transakcji?

Dyrektor departamentu MAP Paweł Sobczyk:

Nie jestem w stanie tak na szybko tego przytoczyć, ale była to transakcja, która została zaksięgowana za rok 2020. Jeżeli chodzi o kwestie związane… Sięgamy do personaliów. Pan Marek Dudziński jest członkiem rady nadzorczej od 17 sierpnia 2020 roku. Spełnia wszystkie wymogi, które są nałożone ustawowo. Jakie są przyczyny powołania albo jakie były powody, dlaczego akurat został powołany ten pan, tego nie wiem. Proszę mnie zwolnić z obowiązku odpowiedzi na to pytanie.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Czy może pan rozpoznać sprawę i odpowiedzieć na piśmie?

Dyrektor departamentu MAP Paweł Sobczyk:

Jakie były przyczyny?

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Tak. W jakim trybie został powołany? Skąd się tam wziął?

Dyrektor departamentu MAP Paweł Sobczyk:

Jest mi ciężko… Powiem panu w ten sposób. Oczywiście mogę odpowiedzieć, natomiast nie będzie to informacja ode mnie, będzie to informacja pośrednia, którą będę musiał pozyskać z innego źródła.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Proszę to zrobić, dlatego że tak naprawdę to jest przykład, a mnie chodzi o politykę kadrową, dlaczego akurat takie a nie inne kadry pojawiają się w przemyśle stoczniowym.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Drodzy państwo, już bardzo proszę bez polemik. Bardzo proszę, pan prezes i kończymy.

Dyrektor departamentu MAP Paweł Sobczyk:

Jeżeli można, panie przewodniczący, na zakończenie. W wyniku postępowania, nazwijmy je, restrukturyzacyjnego, zobowiązania finansowe, zgodnie z porozumieniem, zostały zmniejszone o dwie trzecie. Mówimy tu oczywiście o poziomie teoretycznym, dlatego że praktycznie może się to jeszcze różnie potoczyć. W wyniku podpisania porozumienia zobowiązania zostały zredukowane z kwoty 300 mln zł do kwoty 105 mln zł. Więc tak to wygląda. Oczywiście procesy, o których powiedziałem na samym początku, nie chciałbym tego tutaj duplikować, są wdrożone. Docelowo w Stoczni Remontowej „Nauta" będzie odejście od tej działalności, która nie przynosi wysokiej rentowności, czyli od produkcji nowych obiektów od podstaw, odejście do remontów, pewnej modernizacji. Tak jak tutaj wspomniałem na początku, jest to w trakcie. Wydaje się, że sytuacja spółki w chwili obecnej jest na tyle stabilna i płynnościowa, jest na tyle dobra, że będzie ona w stanie wywiązać się z tych wszystkich zobowiązań, które na niej ciążą. To tyle, jeżeli chodzi o Stocznię Remontową „Nauta".

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Przepraszam, jeszcze dok ze statkiem. Ile to kosztowało?

Dyrektor departamentu MAP Paweł Sobczyk:

Rozumiem, że chodzi o stratę związaną z przewróceniem się doku. Tutaj także będę musiał poprosić pana o cierpliwość. Oczywiście udzielimy odpowiedzi. Nie chcę podawać konkretnej kwoty z uwagi na to, że wymaga to uzgodnienia z jeszcze innym podmiotem, który jest bezpośrednim wykonawcą praw własnościowych.

Jeżeli chodzi o kwestie tego, czy są zlecenia dla spółki, tak, zlecenia dla spółki są. Są one realizowane, tylko tak jak powiedziałem na samym początku tej wypowiedzi, a w zasadzie może nie na początku, tylko w jej połowie, należało przewartościować zamówienia, które są wysoko rentowne od zamówień, które rentowne nie są. Wysoko rentowne zamówienia w przypadku Stoczni Remontowej „Nauta" są to te wszystkie zamówienia, które wiążą się z modernizacją i z naprawami jednostek pływających. W przypadku Stoczni Remontowej „Nauta" są to zamówienia z rynku cywilnego. Tak naprawdę na nie będzie położony największy nacisk, będzie odejście od budowania jednostek od podstaw, będzie skupienie się na pracach modernizacyjno-remontowych.

Padło tutaj także pytanie pana posła Urbaniaka, jakie jeszcze są przewidywane aktywa do sprzedaży, jeżeli chodzi o stocznie, którymi pośrednio zarządza Ministerstwo Aktywów Państwowych. Takich planów poza sprzedażą terenu dla rejonowego zarządu infrastruktury – mówimy tutaj o realizacji sprzedaży z wojskiem, czyli z Ministerstwem Obrony Narodowej – na chwilę obecną nie ma. Myślę, że to wszystko jest spowodowane pracami, redukcja majątku trwałego tak naprawdę jest pewnym wynikiem prac związanych z tym, na czym biznes stoczniowy powinien się skupiać w porównaniu z tym, co posiada. Część majątku, gros majątku stanowi pozostałość po poprzednich latach. W wyniku prac analitycznych po prostu jasno, można powiedzieć, jak na dłoni widać, że działalność na rzecz osiągania pozytywnych efektów finansowych nie wymaga tego terenu. Akurat jeżeli chodzi o sprzedaż majątku, w tym przypadku zarówno bocznicy, jak i tego terenu, który teraz jest procedowany, powstały operaty. Wynika z nich jednoznacznie, że na tej części, powiedzmy, gruntów, które są w posiadaniu stoczni, nie generuje ona żadnych przychodów, natomiast stanowią one obciążenia związane chociażby z podatkiem od nieruchomości, który trzeba płacić. Dlatego z punktu widzenia prowadzenia działalności są one zbędne. Dlatego też zostały przeznaczone na sprzedaż. Dziękuję, panie przewodniczący.

Poseł Michał Urbaniak (Konfederacja):

Czy można jeszcze dopytać? Jeszcze kwestia zadłużenia „Nauty". Jakie ono miało być? Pozostała też kwestia dotycząca rynków, na których państwo chcą operować.

Dyrektor departamentu MAP Paweł Sobczyk:

Szanowny panie pośle, tak jak wspomniałem, jeżeli chodzi o kwestię zadłużenia „Nauty", z informacji, które przed chwilą otrzymałem, w punkcie zero, czyli przed przystąpieniem do postępowania restrukturyzacyjnego lub układowego, zadłużenie wynosiło 300 mln zł,

natomiast w wyniku zawartych porozumień z wierzycielami przewidywana wartość zadłużenia, zobowiązań zmniejszyła się do około 105 mln zł. Jeżeli chodzi o pozyskiwanie zamówień, w przeciwieństwie do Stoczni Wojennej, która tak naprawdę zgodnie z uzyskaną pomocą finansową, musi się skupiać wyłącznie na rynku militarnym, a w zasadzie na realizowaniu zadań dla wojska, w przypadku Stoczni Remontowej „Nauta" portfel klientów jest potencjalnie otwarty. Cały czas trwają pilne prace związane z tym, żeby pozyskać jak najwięcej klientów. Tyle mogę powiedzieć na podstawie bardzo pośredniej informacji. Tak jak wspomniałem na początku, Ministerstwo Aktywów Państwowych wyłącznie w sposób pośredni zarządza owymi spółkami. Są one zlokalizowane niżej w profilu. Oczywiście pośrednio nadzorujemy je, zarządzamy nimi, natomiast pozyskanie informacji w tak krótkim czasie jest dosyć kłopotliwe.

Poseł Michał Urbaniak (Konfederacja):

W takim razie chciałbym poprosić o odpowiedzi ewentualnie na piśmie.

Dyrektor departamentu MAP Paweł Sobczyk:

Dobrze.

Poseł Michał Urbaniak (Konfederacja):

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (KP):

Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję. Dziękuję za udział w posiedzeniu panu ministrowi Witkowskiemu. Dziękuję także pozostałym gościom. Tam, gdzie jest brak odpowiedzi, będę prosił o udzielenie ich na piśmie. Dziękuję bardzo.